



LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Lahti University of Applied Sciences

KULJETUSKUSTANNUSTEN VERTAILU VIENTITOIMITUKSISSA RUOTSISTA VENÄJÄLLE

Case: Yritys X, lohituotteet

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden ala
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Syksy 2013
Tatjana Manner

Lahden ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma

MANNER, TATJANA:

Kuljetuskustannusten vertailu vientitoimituksissa Ruotsista Venäjälle
Case: Yritys X, lohituotteet

Kansainvälisen kaupan opinnäytetyö, 67 sivua, 12 liitesivua

Syksy 2013

TIIVISTELMÄ

Tämä opinnäytetyö käsittelee kuljetuskustannusten vertailua vientitoimituksissa Ruotsista Venäjälle. Työn tarkoituksena on löytää case-yritykselle edulliset huolitsijat autokuljetuksiin ja ovelta ovelle -lentokuljetuksiin vietäviin lohituotteiden toimituksiin. Tutkimuksen osatavoitteena on kuvailla vientiin tarvittavia kuljetusasiakirjoja ja selvittää asiakirjojen laadinnasta aiheutuvia kustannuksia.

Työn teoreettisessa osuudessa käsitellään logistiikkapalvelujen hankintaa, huolintaliikkeitä logistiikkapalvelujen tarjoajina sekä kansainvälisiin kuljetuksiin liittyviä asioita erityisesti keskittyen kuljetusasiakirjoihin, kuljetuskustannusten rakenteeseen ja lopulliseen kuljetushintaan vaikuttaviin seikkoihin.

Työn empiirinen osuus koostuu case-yritykselle, Yritys X:lle, toimeksiantona tehdystä tutkimuksesta. Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen lähestymistavan yhdistelmää. Tiedonkeruumenetelminä käytettiin 14 huolitsijalle lähetettyä tarjouspyyntöä sekä valittujen huolitsijoiden puhelinhaastattelua. Saatujen tietojen pohjalta laadittiin vertailuaineisto, ja sen avulla selvitettiin hintaeroja huolitsijoiden keskuudessa.

Tutkimuksen tuloksena täyskuormien maantiekuljetusten kohdalta huolitsija C oli edullisin. Huolitsija A myös suoriutui vertailussa melko hyvin. Huolitsijat eivät pystyneet tarjoamaan rahtia osakuormille, joten Yritys X:n tulisi toimittaa maantiekuljetuksiin suurempia eriä lohituotteita. Lentokuljetuksia suositellaan keskitettäväksi huolitsija M:lle. Lentorahdin korkean hinnan takia lentokuljetuksia suositellaan vain kiireellisille lähetyksille. Maantiekuljetuksiin ja lentokuljetuksiin tarvittavat kuljetusasiakirjat on esitetty työn liitteissä.

Venäjälle kuljetuksia hoitavat huolitsijat olivat melko harvassa, minkä takia Yritys X:n tulee tehdä syvää yhteistyötä valittujen huolitsijoiden kanssa ja pyrkiä pitkäaikaisiin asiakassuhteisiin. Syvä yhteistyö edistää myös helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetusten toimivuutta haastavassa kaupassa Venäjän kanssa. Koska vientiyrityksen kuljetuskustannukset ovat korkeita, kuljetuksesta aiheutuviin kustannuksiin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota. Koordinoimalla lohituotteiden lastauksia ja purkauksia sekä tekemällä jatkuvaa yhteistyötä tullausagentin kanssa kuljetuskustannuksia voidaan minimoida.

Asiasanat: kuljetuskustannukset, vienti Venäjälle, huolitsija, lohi

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in International Trade

MANNER, TATJANA:

Comparison of Transportation Costs in
Export Deliveries from Sweden to Russia
Case: Company X, salmon products

Bachelor's Thesis in International Trade, 67 pages, 12 pages of appendices

Autumn 2013

ABSTRACT

This thesis deals with the comparison of transportation costs in export deliveries from Sweden to Russia. The purpose of the study is to find cost-effective freight forwarders for the case company's deliveries of salmon products shipped by road transport and door-to-door air transport. The sub-goal of the study is to describe shipping documents required for export transportation and examine costs caused by the preparation of the documents.

The theoretical part of the study deals with outsourcing of logistic services, freight forwarders as providers of logistic services and some issues regarding international transportation, especially focusing on shipping documents, the structure of transportation costs and factors influencing the final price of transportation.

The empirical part of the thesis consists of the study commissioned by the case company, Company X. A mixture of qualitative and quantitative approaches were used in the study. As a data collecting method a request for quotation sent to 14 forwarders and a phone interview with chosen forwarders were used. Based on the collected information comparison data was made and price differences between the freight forwarders were explored via this data.

The study results show that in case of a full truckload shipment, freight forwarder C was the most cost-effective. Freight forwarder A also showed good results in the comparison data. Freight forwarders could not offer freight for less than truckload shipments. Because of this, Company X should deliver larger volumes of salmon products by road transport. A recommendation is to centralize air transportations to freight forwarder M. Due to the high price of airfreight, air transportation is recommended only for urgent shipments. Shipping documents required for air and road transportation are presented in the appendices of this thesis.

Few freight forwarders could provide transportation services to Russia. Company X should cooperate with the chosen freight forwarders and build long-term customer relationships. Deep cooperation also ensures efficient transportation of perishable goods in the challenging trade with Russia. Because transportation costs of an export company are high, special attention should be paid to these costs. Transportation costs can be minimized by coordinating loadings and unloadings of salmon products as well as continuously cooperating with a customs broker.

Key words: transportation costs, export to Russia, freight forwarder, salmon

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tausta	2
1.2	Tutkimuksen tavoite ja rajaukset	3
1.3	Tutkimuksen rakenne	6
1.4	Tutkimusmenetelmät	7
2	LOGISTIIKKAPALVELUT	9
2.1	Logistiikkapalvelujen hankinta	9
2.1.1	Toimittajien etsintäprosessin vaiheet	11
2.1.2	Palveluntuottajien valintakriteerit	12
2.2	Huolinta	14
3	VIENTIKULJETUKSET VENÄJÄLLE	16
3.1	Kuljetusmuodot	16
3.2	Lohituotteiden kuljetus	18
3.3	Vientikaupan asiakirjat	19
3.3.1	Viejän laatimat asiakirjat	20
3.3.2	Huolitsijan laatimat asiakirjat	21
3.4	Vientikuljetuksen vaiheet	25
3.5	Kuljetuskustannukset	27
3.5.1	Kuljetuskustannusten muodostuminen	28
3.5.2	Rahdin määräytyminen	28
3.5.3	Hintalisät	30
3.6	Incoterms 2010	31
4	CASE: YRITYS X, LOHITUOTTEET	35
4.1	Yritysesittely	35
4.2	Tutkimuksen toteutus	37
4.2.1	Tutkimuksen lähtökohdat	38
4.2.2	Huolitsijoiden etsintä	41
4.2.3	Tarjouspyynnön lähettäminen	42
4.2.4	Tarjousten läpikäynti ja huolitsijoiden haastattelut	43
4.3	Tutkimuksen tulokset	44
4.3.1	Kuljetuspalvelut Ruotsin ja Venäjän välillä	44
4.3.2	Lohituotteiden osakuormien kuljetukset	45
4.3.3	Maksut asiakirjoista ja mahdolliset lisäkustannukset	47

4.3.4	Huolintapalvelujen keskittäminen autokuljetuksessa	48
4.3.5	Huolintapalvelujen keskittäminen ovelta ovelle - lentokuljetuksessa	50
4.4	Johtopäätökset	53
4.5	Tutkimuksen arviointi	56
5	YHTEENVETO	57
	LÄHTEET	60

1 JOHDANTO

Vientiyrityksen logistiikkakustannukset Suomessa olivat vuonna 2011 jopa 20% yrityksen liikevaihdosta (Logistiikkakustannukset 2013). Logistiikkakustannukset voidaan jakaa kuljetuskustannuksiin, pakkauskustannuksiin, varastointikustannuksiin, varastoon sijoittuneen pääoman kustannuksiin sekä hallintokustannuksiin. Kuljetuskustannukset ovat suurin yksittäinen kustannuserä. Kuljetus- ja pakkaus-kustannusten yhteenlaskettu osuus on keksimäärin 4,6% yrityksen liikevaihdosta. (Solakivi, Ojala, Lorents, Laari & Töyli 2012, 19.)

Eri maiden logistiikkakustannuksilla on hyvin laaja hajonta. Maailmanpankki on tehnyt vuonna 2012 tutkimuksen, jossa muun muassa selviteltiin 180 maahan 20' kontin kuljettamiseen liittyviä keskivertaisia logistiikkakustannuksia, joihin sisältyivät kuljetuskustannukset, tullaukseen ja asiakirjoihin liittyvät kustannukset sekä terminaalimaksut. 20' kontti on metallinen kansainvälisten standardien mukaan rakennettu kuljetusyksikkö, jonka bruttopaino on 24 000kg ja tilavuus on 33,2m³ (Viktor EK 2013; Mirasela Oy 2013). Esimerkit keskivertaisista logistiikkakustannuksista viennissä Venäjälle ja Suomen tärkeimpiin vientimaihin on esitetty taulukossa 1.

TAULUKKO 1. Keskivertaiset logistiikkakustannukset 20' kontin viennissä Venäjälle ja Suomen tärkeimpiin vientimaihin (Trading across borders 2013)

Maa	Keskivertaiset logistiikkakustannukset/ 20' kontti
Venäjä	2820 \$
Norja	1125 \$
Yhdysvallat	1090 \$
Iso-Britannia	950 \$
Saksa	872 \$
Ruotsi	750\$
Kiina	580 \$

Kuten tästä esimerkistä näkyy, verrattuna kuljetuskustannuksiin viennissä Suomen tärkeimpiin vientimaihin kuljetuskustannukset viennissä Venäjälle ovat suurimpia. Tämän takia logististen ratkaisujen tehokkuus erityisesti korostuu.

Korkeat kuljetuskustannukset asettavat haasteita vientiyritykselle ja vaativat yritykseltä erityisen tehokasta logistiikan hoitoa. Vientiä harjoittava yritys ei välttämättä ole tietoinen kaikista kuljetusmahdollisuuksista, kalustovaatimuksista, kuljetuksiin tarvittavista asiakirjoista sekä tullimuodollisuuksista (Hörkko, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Wedermann 2010, 26). Tässä tapauksessa yhteistyö ammattilaisen eli huolitsijan kanssa on toimiva ratkaisu. Huolitsijalle logistiikan hoitaminen on ydintoimintaa, ja sillä on toimitusketjun hallintaan tarvittavat resurssit, tehokkaat työmenetelmät, tekniset resurssit ja ammattitaitoinen henkilöstö. Huolitsija pystyy valitsemaan tarkoituksenmukaisimman ja taloudellisimman kuljetusreitin sekä käsittelemään nopeasti ja virheettömästi tarvittavia asiakirjoja ottamalla huomioon eri maiden vaatimuksia. Tämän seurauksena logistiikan ulkoistamisella ammattitaitoiselle huolitsijalle vientiyritys voi parantaa logistiikan toimivuutta ja kustannustehokkuutta. (Jalanka, Salmenkari & Winqvist 2003, 10; Suomen kuljetusopas 2013.)

1.1 Tutkimuksen tausta

Tutkimuksen aihe on syntynyt case-yrityksen tarpeesta. Case-yrityksen nimeä ei tuoda esille tämän työn yhteydessä, ja siitä käytetään nimitystä Yritys X. Yritys X on vuonna 2012 perustettu suomalainen yritys, jonka toiminta-ajatuksena on olla asiantuntija Venäjän kaupassa. Case-yritys on vientiliike, joka ostaa elintarvikkeita eri valmistajilta ja myy niitä edelleen venäläiselle asiakkaalle. Tätä vientimuotoa kutsutaan epäsuoraksi vienniksi. Valmistajalla on suhteellisen pieni kosketus itse vientitoimintaan, sillä Yritys X huolehtii kaikista vientiin liittyvistä toimenpiteistä. (Pehkonen 2000, 51.) Case-yrityksen jo viemiin tuotteisiin kuuluvat virvoitusjuomat. Case-yritys tarjoaa myös Venäjän kaupan asiantuntijapalveluita, joihin kuuluvat muun muassa markkinatutkimuskonsultointi, avustaminen tuotteiden sertifioinnissa, tuotteiden markkinoille tulo ja jakelu Venäjällä ja IVY:yyn kuuluvissa maissa, tuotannon järjestäminen Venäjällä sekä tuotteen tai palvelun kaupallistaminen Venäjän markkinoilla.

Case-yrityksessä oli käynnissä uusi projekti, jonka tarkoituksena oli viedä Ruotsista ruotsalaisen Kalayhtiö Y:n valmistamia lohituotteita Venäjälle. Valmistajan nimeä ei tuoda esille, ja siitä käytetään nimitystä Kalayhtiö Y. Kalayhtiö Y myy

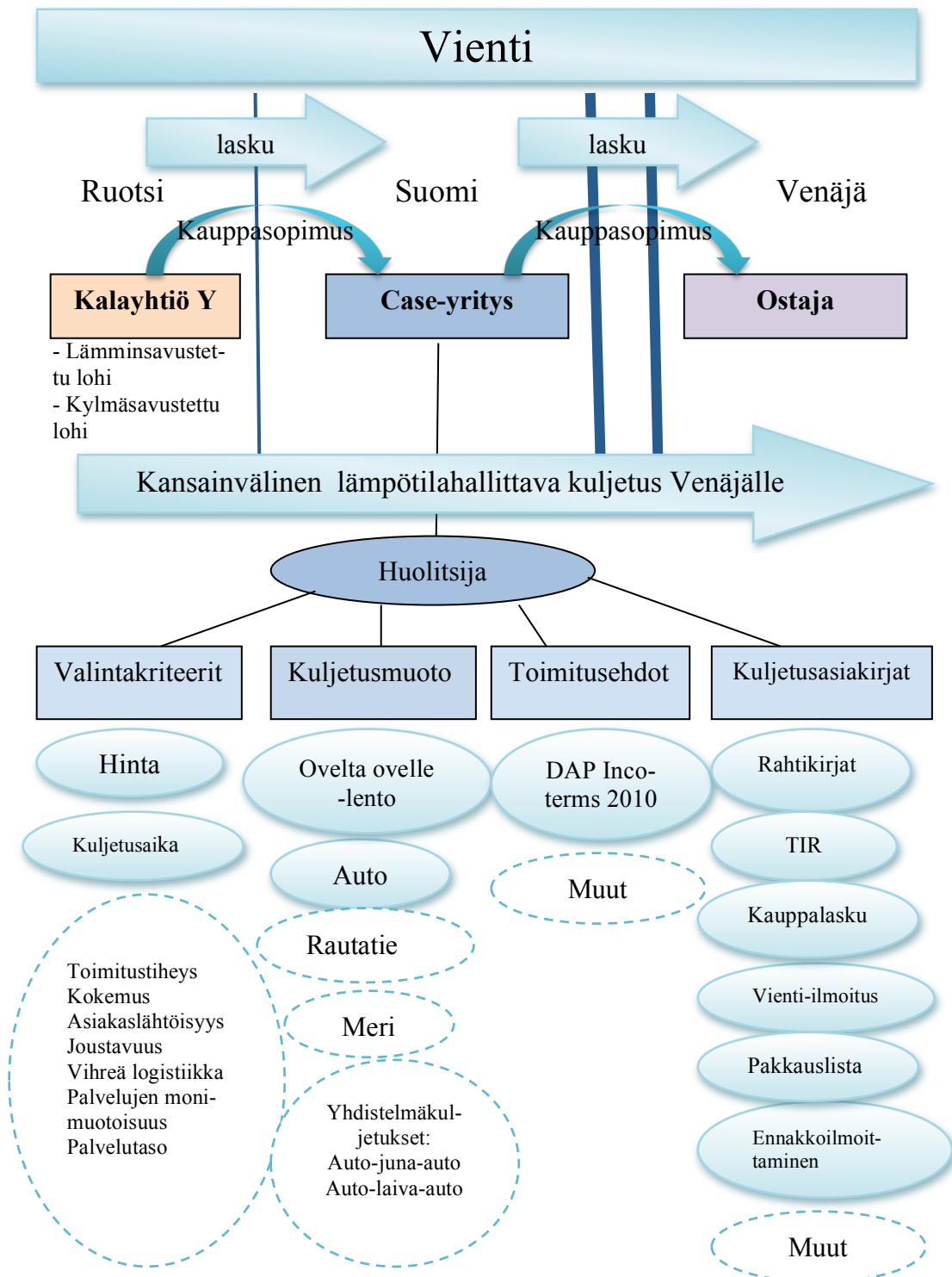
tuotteitaan case-yritykselle, joka myy niitä edelleen venäläiselle asiakkaalle. Kalayhtiö X:n tuotteisiin kuuluvat lämmin- ja kylmäsavustettu lohi 200 gramman–1,5 kilon vakuumpakkauksissa. Case-yrityksen tavoitteena on viedä Venäjälle molemmat tuotekategoriat. Lohituotteiden säilyvyysaika on noin kolme viikkoa pakkaamisesta, minkä takia lohituotteiden kuljetuksen nopeuden merkitys erityisesti korostuu. Lohituotteiden toimitus tapahtuu suoraan Ruotsista Venäjälle. Lohituotteita noudetaan Skellefteåsta, joka sijaitsee Perämeren rannikon läheisyydessä Pohjois-Ruotsissa

Case-yrityksen toimeksiantona oli tutkia mahdollisuuksia viedä kylmä- ja lämminsavustettua lohia autokuljetuksin ja ovelta ovelle -lentokuljetuksin. Lisäksi tutkimuksen tarkoituksena oli löytää edullinen huolitsija kullekin kuljetusmuodolle. Case-yritys on tehnyt yhteistyötä yhden maantierahtia tarjoavan huolitsijan kanssa, mutta nykyisen huolitsijan kuljetushintojen kalleuden vuoksi lohituotteiden autotoimituksiin etsittiin uusi huolitsija. Case-yritys ei ole koskaan hoitanut toimituksiaan lentoteitse, minkä takia ovelta ovelle -lentokuljetuksiin oli myös tarkoitus löytää huolitsija.

1.2 Tutkimuksen tavoite ja rajaukset

Opinnäytetyön ensisijaisena tavoitteena on selvittää ja vertailla keskenään kuljetuskustannuksia lämmin- ja kylmäsavustetun lohen vientitoimituksissa Ruotsista Venäjälle autokuljetuksin ja ovelta ovelle -lentokuljetuksin. Saatujen tulosten pohjalta kootaan vertailuaineisto ja kartoitetaan mahdollisuutta keskittää huolintapalveluita muutamalle huolitsijalle riippuen kuljetusmuodosta. Tutkimuksen osatavoitteena on kuvailla kuljetusasiakirjoja sekä selvittää asiakirjojen laadinnasta aiheutuvien kustannusten vaikutusta lopulliseen kuljetushintaan.

Kuviossa 1 on tiivistetty tutkimuksen rajauksia.



KUVIO 1. Tutkimuksen rajaukset

Lohituotteiden toimituksen osapuolina ovat case-yritys, Kalayhtiö Y sekä venäläinen ostaja. Osapuolia yhdistää kauppasopimus. Jotta lohituotteita saadaan Ruotsista Venäjälle, tarvitaan kansainvälinen lämpötilahallittava kuljetus. Kansainväliset kuljetukset jaetaan EU:n jäsenmaiden välillä tapahtuvaan vapaaseen

sisä- eli yhteisökauppaan sekä EU:n jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä tapahtuvaan ulkokauppaan eli vientiin (Tulli 2013). Tämän työn puitteissa keskitytään vientikuljetuksiin, koska case-yritys kuljettaa lohituotteita EU:n alueelta kolmansiin maihin kuuluvalla Venäjälle.

Vientikuljetuksen toteuttamiseksi tarvitaan huolitsija. Huolintaliikkeen valintakriteereinä voivat olla esimerkiksi huolintaliikkeen kokemus logistiikkapalvelujen toteuttamisesta, asiakaslähtöisyys, joustavuus, kuljetuksen ympäristöystävällisyys, toimitustiheys, palvelujen monimuotoisuus, palvelutaso, kuljetusaika sekä kilpailukykyinen hinta (Perlman, Raz & Moshka 2009, 31). Tässä työssä huolitsijoiden arvioinnissa otetaan kantaa palvelujen hintaan ja kuljetusaikaan. Arvioinnin ulkopuolelle jätetään kaikki muut edellä mainitut valintakriteerit.

Case-yritys on nuori yritys, jonka liikevaihdosta suurin osa syntyy viennistä. Kuljetuskustannusten korkea taso on huomattava ongelma case-yritykselle, ja sen menestyminen liiketoiminnassa vaatii erityisen kustannustehokkaita kuljetusratkaisuja. Näin ollen huolitsijoiden valinnan tärkein kriteeri on kuljetuksen hinta. Huolitsijoiden valinnassa otetaan kantaa myös kuljetusaikaan, joka on myös tärkeä kriteeri helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetuksissa. Monien venäläisten jälleenmyyjien vaatimuksena on se, että vähittäiskauppaan toimitukseen mennessä kalatuotteen säilyvyysajasta voi kulua korkeintaan 30%. Koska lohituotteiden säilyvyysaika on kolme viikkoa pakkaamisesta, lohituotteet pitää toimittaa Venäjälle vähintään kaksi viikkoa ennen parasta ennen -päiväyksen umpeutumista.

Vientikuljetuksiin liittyvät olennaisesti kuljetusmuodot, toimitusehdot ja kuljetusasiakirjat. Kuljetus voidaan suorittaa eri kuljetusmuodoilla. Case-yrityksen pyynnöstä työssä tarkastellaan autokuljetuksia sekä ovelta ovelle -lentokuljetuksia Ruotsista Venäjälle. Rautatie- ja merikuljetuksia sekä yhdistelmäkuljetuksia (esimerkiksi auto-laiva-auto -kuljetuksia sekä auto-juna-auto -kuljetuksia) ei oteta mukaan tarkasteluun. Vientikuljetuksessa tarvitaan erilaisia kuljetusasiakirjoja. Työssä tarkastellaan autokuljetuksiin ja ovelta ovelle -lentokuljetuksiin tarvittavat kuljetusasiakirjat. Muissa kuljetusmuodoissa esiintyviä asiakirjoja rajataan tutkimukseen ulkopuolelle. Toimitusehdoilla määritetään kustannusten jakoa sekä riskin siirtymistä myyjän ja ostajan välillä sekä osapuolten velvollisuuksia (ICC

2010, 5). Tässä työssä tarkastellaan case-yrityksen käyttämää DAP-toimitusehtoa Incoterms 2010 -toimituslausekkeista. Kaikki muut toimitusehdot rajataan tutkimuksen ulkopuolelle.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Opinnäytetyö koostuu teoriaosuudesta ja empiirisestä osuudesta. Teoriaosuudessa luodaan pohja empiiriselle osuudelle tarkastelemalla tutkittavaan aiheeseen liittyviä teorialietoja. Opinnäytetyö jakautuu viiteen lukuun, jotka ovat johdanto, logistiikkapalvelut, vientikuljetukset Venäjälle, case: Yritys X, lohituotteet sekä yhteenveto.

Johdannossa kerrotaan tutkimuksen taustasta sekä esitellään case-yritys ja lohituotteiden valmistaja. Johdannossa selvitetään myös opinnäytetyön tavoitteet, rajaukset ja tutkimusmenetelmät. Tutkimuksen rakenne -luvussa annetaan kuvaus opinnäytetyön etenemisestä.

Toinen luku käsittelee logistiikkapalveluja ja niiden hankintaa huolitsijalta sekä huolitsijoiden etsintä- ja valintaprosessia. Lisäksi tarkastellaan huolinnan tehtävää.

Kolmannessa luvussa käsitellään vientikuljetuksia Venäjälle erityisesti huomioiden lohituotteiden kuljetuksia ja niihin soveltuvaa kalustoa sekä kuljetuskustannusten muodostumista elintarvikkeiden viennissä Venäjälle. Lisäksi tarkastellaan autokuljetusten ja lentokuljetusten etuja ja haittoja sekä käydään läpi kansainvälisiin kuljetuksiin tarvittavat asiakirjat ja DAP-toimitusehtoa Incoterms 2010 -toimituslausekkeista.

Neljäs luku käsittelee opinnäytetyön empiiristä osuutta. Siinä annetaan tarkempi kuvaus koko projektista ja kala-alan tulevaisuudesta Venäjällä sekä tarkastellaan tutkimuksen toteutusta, saatuja tuloksia ja havaintoja. Tämän jälkeen esitetään tulosten perusteella tehtyjä päätelmiä, pohditaan mahdollisuutta keskittää huolintapalvelujen hankinta muutamalle huolitsijalle riippuen kuljetusmuodosta sekä annetaan toimenpidesuosituksia. Luvun lopussa on tutkimuksen arviointi, jonka yhteydessä pohditaan tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia.

Viidessä luvussa on tutkimuksen yhteenveto. Yhteenvedossa kerrotaan tiivistä opinnäytetyön keskeinen anti ja tutkimustulokset.

1.4 Tutkimusmenetelmät

Teoriaosuuden pohjana on käytetty suomen-, venäjän- ja englanninkielistä tieteellistä kirjallisuutta sekä internetissä saatavilla olevia julkaisuja. Tutkimusaiheeseen liittyvää teoriaa löytyi paljon. Käytetyt lähteet ovat melko ajankohtaisia ja tuoreita. Koska jotkut teoriatiedot eivät ole vanhentuneet vuosien varrella, tutkimuksessa on käytetty vanhempaakin aineistoa.

Työn empiirinen osuus koostuu case-yritykselle kesän 2013 aikana tehdystä tutkimuksesta. Tutkimuksessa on käytetty kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen lähestymistavan yhdistelmää. Kvantitatiivinen tutkimus tarkoittaa määrällistä ja kvalitatiivinen laadullista tutkimusta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 131). Tutkimus on tyypiltään tapaustutkimus. Tapaustutkimus antaa yksityiskohtaista, intensiivistä tietoa yksittäisestä tapauksesta tai pienestä joukosta toisiinsa suhteessa olevia tapauksia. Tutkimusaineiston keruu tapaustutkimuksessa tapahtuu käyttämällä havaintoja, haastatteluja ja dokumentteja. (Hirsjärvi ym. 2007, 130–131.)

Tutkimusaineiston keruu alkoi tutkimalla eri kuljetusliikkeiden Internet-sivuja ja kyselemällä kuljetusliikkeiden yhteyshenkilöiltä heidän tarjoamistaan palveluista Ruotsin ja Venäjän välillä. Yhteensä otettiin yhteyttä 30 huolitsijaan. Saatujen vastausten pohjalta valittiin tutkimukseen 14 huolitsijaa. Valituista huolitsijoista 7 huolitsijaa pystyi tarjoamaan maantierahtia, 5 huolitsijaa lentorahtia ja 2 huolitsijaa sekä maantie- että lentorahtia. Valittujen huolitsijoiden keskuudessa oli suomalaisia, ruotsalaisia, venäläisiä sekä kansainvälisiä huolitsijoita.

Tutkimusta varten laadittiin kaksi tarjouspyyntöä: tarjouspyyntö autokuljetuksesta ja tarjouspyyntö ovelta ovelle -lentokuljetuksesta. Maantierahtia tarjoaville huolitsijoille lähetettiin tarjouspyyntö autokuljetuksesta, lentorahtia tarjoaville huolitsijoille tarjouspyyntö lentokuljetuksesta ja sekä lento- että maantierahtia tarjoaville huolitsijoille molemmat tarjouspyynnöt. Tarjouspyynnöissä pyydettiin tarjoamaan rahtia lähetyksille Skellefteåsta Pietariin ja Moskovaan.

Saatuja kuljetustarjouksia täsmennettiin huolitsijoiden avoimilla puhelinhaastatteluilla. Avoin haastattelu on vapaa, informaalinen, ei-johdettu ja strukturoimaton haastattelu, joka on kaikista haastattelumuodoista lähimpänä keskustelua (Hirsjärvi ym. 2007, 204). Kuljetustarjousten pohjalta laadittiin vertailuaineisto, saatiin selville huolitsijoiden edullisuusjärjestys ja kuljetushintojen eron suuruusprosentti.

2 LOGISTIKKAPALVELUT

Yksinkertaisimmillaan logistiikka voidaan määritellä materiaalivirran ja informaatiovirran hallinnaksi, jonka tavoitteena on tuottaa asiakkaan haluama palvelutaso mahdollisimman alhaisin kustannuksin (Hörkkö ym. 2010, 52). Logistiikkapalvelut voidaan puolestaan määritellä ostettaviksi logistisiksi toimenpiteiksi ja niiden yhdistelmiksi. Logistisia palveluja ovat muun muassa kuljetuspalvelut, varastointi, huolinta, tietoliikenne- ja tiedonvälityspalvelut sekä lisäarvopalvelut. Palvelut voivat olla sisäisiä tai ulkoisia, ja ne voidaan usein tilannekohtaisesti joko ulkoistaa tai sisäistää. (Karrus 2001, 259–264.)

Koska case-yrityksellä ei ole tarvittavaa kuljetuskalustoa eikä toimitusketjun hallintaan tarvittavia resursseja, case-yrityksen on tarkoituksenmukaista ostaa logistiikkapalveluja. Seuraavaksi tarkastellaan logistiikkapalvelujen hankintaa. Uusien toimittajien etsintä on olennainen osa tätä tutkimusta, minkä johdosta seuraavaksi käydään läpi myös toimittajien etsintäprosessin vaiheita ja valintakriteerejä. Luvun lopussa tarkastellaan huolintaa, joka on tämän työn kannalta keskeinen logistiikkapalvelu.

2.1 Logistiikkapalvelujen hankinta

Palvelujen hankintaa niiden tuottamiseen erikoistuneelta palveluntuottajalta sen sijaan että nämä toiminnot tehtäisiin itse kutsutaan ulkoistamiseksi. Yleisesti käytetyn jaottelun mukaan ulkoistaminen ja sen yhteistyöluonne voidaan ryhmitellä neljään tasoon. (Jalanka ym. 2003, 8.)

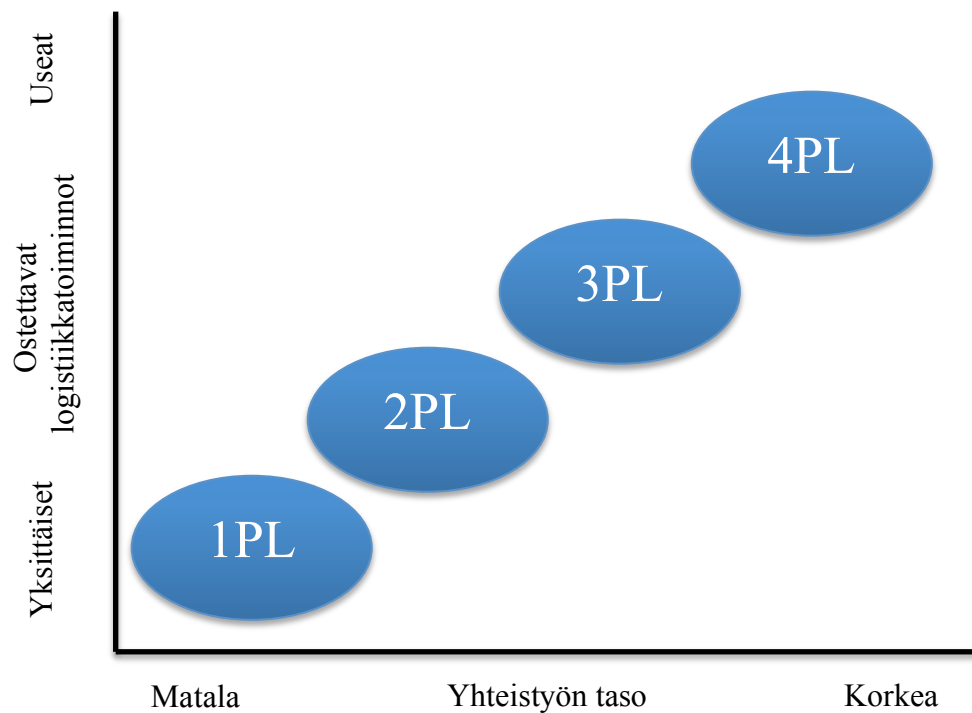
Ensimmäisellä tasolla, jota kutsutaan termillä 1PL eli First Party Logistics, yritys hoitaa logistiikkatoiminnot itse tai ostaa yksittäisiä palveluja, esimerkiksi kuljetuspalveluja. Kyseessä ei ole varsinainen kumppanuus vaan tyypillinen ostajan ja myyjän välinen suhde, jossa ostajan tavoitteena on hyötyä kilpailuttamisesta ja myyjän suuremmista volyyeistä. (Jalanka ym. 2003, 8.)

Toisella tasolla ulkoistetaan muutama logistinen toiminto. Tätä toimintamallia kutsutaan termillä 2PL eli Second Party Logistics. Ulkoistamisen tavoitteena on joustavuuden lisääminen ja kustannusten alentaminen. Kolmannella yhteistyön tasolla, jota kutsutaan termillä 3PL, Third Party Logistics, logistiikka ulkoistetaan

kokonaan tai merkittävältä osalta. Ulkoistamisen tavoitteena on palveluntuottajan logistiikkaverkoston hyödyntäminen. (Jalanka ym. 2008, 8.)

Laajimmillaan yhteistyö on neljännellä tasolla, jota kutsutaan termillä 4PL eli Forth Party Logistics. Tällä tasolla ulkoistajayritys tekee sopimuksen yhden palveluntuottajan kanssa. Palveluntarjoaja johtaa ja operoi ulkoistajayrityksen koko toimitusketjua hyödyntämällä omia ja muiden palveluntuottajien resursseja, jotta luoda maantieteellistä kattavuutta sekä tuoda IT-osaamista. Mitä korkeammalla yhteistyön tasolla toimitaan, sitä avoimemmasta, vilkkaammasta ja kehityshakuisemmasta yhteistyöstä on kyse. (Jalanka ym. 2003, 9; Pastinen, Mäntynen & Koskinen 2003, 133.)

Kuviossa 2 on esitetty logistiikan ulkoistamisen toimintamallit.



KUVIO 2. Logistiikan ulkoistamisen toimintamallit (Frost & Sullivan 2013)

Ulkoistamisen tärkeimpiä syitä ovat seuraavat:

- Yrityksellä ei ole tarkoitukseen sopivia tiloja tai kalustoa.

- Yritys ei halua tai pysty investoimaan tiloihin, kalustoon tai omaan osaamiseen.
- Yritys ei halua opetella uutta toimintaa.
- Kiinteät kustannukset saadaan muuttuviksi.
- Yritys tunnistaa paremmin logistiikan aiheuttamat kustannukset.
- Saadaan keskittymisen edut ja teknologiaedut.
- Saadaan kustannussäästöt. (Jalanka ym. 2003; Iloranta & Pajunen-Muhonen 2012, 175.)

2.1.1 Toimittajien etsintäprosessin vaiheet

Palveluntuottajaa voidaan etsiä ja valita monella tavalla. Järjestelmällinen toimittajien etsintäprosessi voidaan jakaa viiteen vaiheeseen, jotka ovat markkinoiden kartoitus, mielenkiinnon varmistaminen, ehdotuksen pyytäminen, tarjouspyyntö ja neuvottelu. Markkinoiden kartoituksen tehtävänä on tunnistaa missä ja minkälaisia ovat todennäköisesti parhaat toimittajat. Tässä vaiheessa julkisista lähteistä tai kollegoilta ja tutuilta saadaan yleiset taustatiedot liiketoimintaympäristöstä ja toimittajamarkkinoiden erilaisista mahdollisuuksista. Seuraavaksi tarkistetaan toimittajien tarjoamia palveluita ja varmistetaan molemminpuolinen mielenkiinto suoralla yhteydenotolla toimittajiin. Tämän jälkeen potentiaalisimmilta positiivisesti suhtautuneelta toimittajavaihtoehdoilta pyydetään kuvaus tarjoamasta tai konkreettinen ehdotus halutusta palvelusta. Näin on mahdollista saada käsitys toimittajan kyvyistä ja sopivuudesta sekä teknisesti että toiminnallisesti. Esimerkiksi mahdolliset kansainväliset asiakasreferenssit, laatupalkinnot tai sertifiointit saadaan esiin tässä vaiheessa. (Iloranta ym. 2012, 233–235.)

Edellä kuvattujen toimenpiteiden jälkeen potentiaalisten toimittajien joukko supistuu ja voidaan edetä tarjouksen pyytämiseen. Tarjouspyynnön tarkoituksena on konkretisoida hankintaa ja selvittää palveluntarjoajien hintataso. Jotta palveluntuottaja saa tarjouspyynnön perusteella kaikki tarvitsemansa tiedot ja pystyy sen mukaan laatimaan tarjouksen, tarjouspyyntö on laadittava erittäin huolellisesti.

Siihen tulee sisällyttää tekniset ja kaupallis-juridiset määrätykset sekä tarjoukselle asetettavat vaatimukset. (Suomen kuljetusopas 2013; Jalanka ym. 2003, 21.)

Tarjouspyynnön tulee sisältää:

- myyjän/ viejän yhteystiedot ja kontaktihenkilöt
- vastaanottajan yhteystiedot
- ostaja, jos eri kuin vastaanottaja
- lähtömaa ja nouto-osoite
- määränpäämaa ja toimitusosoite
- kuljetusmuoto
- toimituslauseke
- maksuehtovaatimukset ja valuutta
- toimitusaika
- kuljetettavan tavaran spesifikaatio sisältäen tavaran kuvaus, koko, paino, tilavuus ja pakkaustiedot
- tarjouksen voimassaolovaatimus
- tarjouksen jättöaika (United Nations layout key for trade documents 2013).

Tarjouskilpailun avulla valitaan palveluntuottajat, joiden hintataso on sopiva (Jalanka ym. 2003, 21). Tämän jälkeen voidaan käynnistää neuvottelut vahvimpien ehdokkaiden kanssa. Visuaalinen arviointi on tärkeätä sekä yrityksen todellisen toimintatavan ja käytännön kykyjen arvioimiseksi sekä yhteistyön edellytysten tunnistamiseksi ja kehittämiseksi. (Iloranta ym. 2012, 241.)

2.1.2 Palveluntuottajien valintakriteerit

Oikeilla palveluntuottajan valinnoilla on ratkaiseva merkitys hankintalogistiikan onnistumisessa (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2004, 94). Palveluntarjoaji-

en suora vertailu on vaikeaa, sillä eri palveluntarjoajat eroavat toisistaan palvelujensa hinnoittelukäytännöillä, tarjoamilla palvelukonsepteilla, tietojärjestelmävalmiuksilla ja lisäarvopalveluilla (Pastinen ym. 2003, 145).

Logistiikkapalvelujen ostotilanteessa huomio painottuu usein tarjotun palvelun hintaan. Ulkoistajayrityksen tulee kuitenkin muistaa, että markkinoiden tehokkainta ja edistyneintä palvelua tuskin voidaan saada markkinoiden alhaisimmalla hinnalla. (Pastinen ym. 2003, 143.) Usein ostotoiminnan kustannuksiksi mielletään vain ostohinta ja kuljetuksiin liittyvät kustannukset. Todellisuudessa ostotoiminnan kustannukset ovat moninaiset ja ostohinta- ja kuljetuskustannukset ovat vain näkyviä kustannuksia. Piilokustannukset, kuten esimerkiksi kuljetuksen myöhästymis-, puute- ja virhekustannukset, valvontakustannukset ja hallintokustannukset, saattavat nostaa lopullista ostohintaa. Mikäli palveluntuottajan tarjoama alhainen hinta saavutetaan esimerkiksi huolimattomasti hoidetulla toimitusjärjestelmällä, kasvaa asiakkaan kustannustaso laatuvirheiden, puutteiden tai myöhästymisen muodossa. Nämä puutteet saattavat olla edullista hankintahintaa kompensoiva kustannuserä. (Hokkanen ym. 2004, 96–97.) Tämän takia logistiikkapalvelujen ostotilanteessa tulee tarkoin miettiä palveluntuottajien valintakriteerejä.

Palveluntuottajien valinnassa on tärkeää tunnistaa myös mahdolliset palvelutasoon liittyvät valintakriteerit, kuten esimerkiksi toimitusvarmuus, toimituksen nopeus, tavarán määrän ja laadun säilyminen alkuperäisenä, lähetystä seuraavan informaation riittävyys, joustavuus, luotettavuus, asiantuntijuus ja asiakaslähtöisyys (Hörkkö ym. 2010, 53; Perlman ym. 2009, 31). Palvelun laatu voidaan harvoin testata etukäteen, mutta palveluntuottajalta voidaan pyytää yleistä laatutasoa kuvaavia tietoja, kuten esimerkiksi organisaatio- ja prosessikuvauksia, tietoja henkilöstön koulutustasosta ja laadunvarmistusmenetelmästä. Toimittajien valinnassa voidaan myös selvittää palveluntuottajan luottotiedot sekä kollegojen ja tuttujen kokemukset ja havainnot toimittajasta. (Suomen kuljetusopas 2013; Iloranta ym. 2012, 225.)

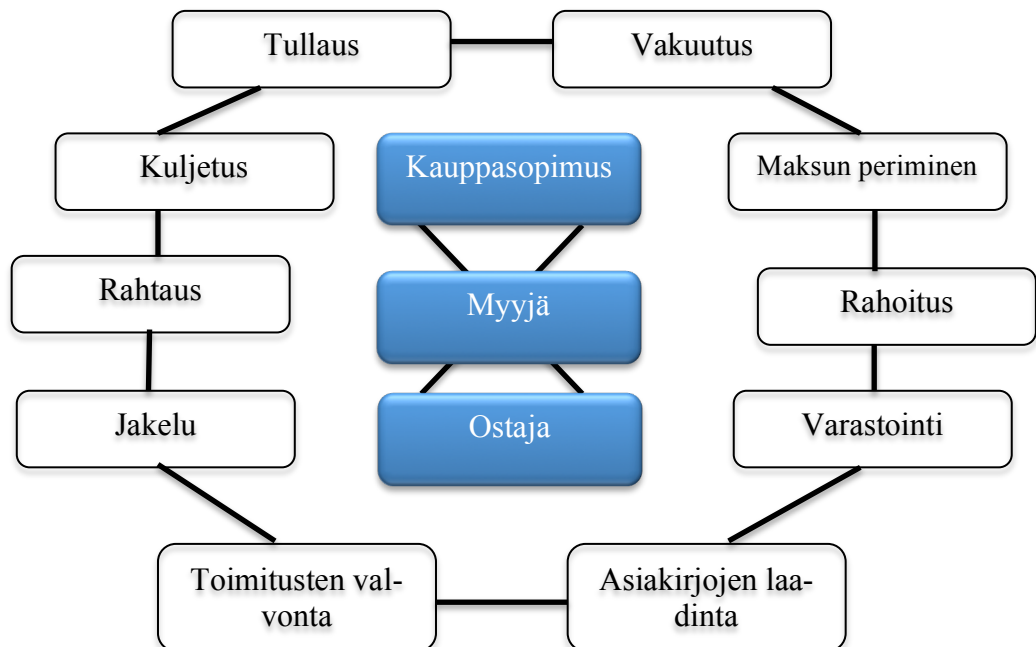
Logistiikkapalvelujen ulkoistamisessa on huomioitavaa, että keskittämällä logistiikkapalveluja muutamalle merkittävimmälle toimittajalle useamman sijaan on mahdollista luoda kiinteä yhteistyö, jonka seurauksena on kokemuksen karttumisen myötä alenevat hallinnointi- ja organisointikustannukset, mahdollisuus stan-

dardoida hankintoja laajemmin sekä prosessien automatisointi (Hokkanen ym. 2004, 95; Iloranta ym. 2012, 319).

2.2 Huolinta

Huolitsijan ammatti nykyisessä muodossa syntyi jo 1800-luvulla, kun kuljetusvälineiden ja liikenneyhteyksien nopea kehitys laajensi maailmankauppaa niin paljon, etteivät kauppiaat itse voineet perehtyä eri kuljetusmuodollisuuksiin sekä ulkomaankauppaa koskeviin määräyksiin ja muodollisuuksiin. (Hokkanen ym. 2004, 134.) Huolinta nykyään on yksi yleisemmin ulkoistetuista logistiikkatoiminnoista (Solakivi ym. 2012, 21).

Huolinnalla tarkoitetaan yhdistettyä palvelua, jossa erä otetaan kuljettavaksi ja siirrettäväksi maa-, meri- tai ilmateitse. Huolitsijat tarjoavat useita eri logistisiin virtoihin liittyviä palveluja yhdessä paketissa ja hoitavat kuljetuksessa tarvittavaa paperityötä. (Karrus 2001, 263–264.) Huolitsijan tehtäväkenttä on hyvin laaja. Huolintatoiminta sisältää lukuisia toisistaan poikkeavia osatekijöitä, joita kuvataan kuviossa 3. (Hokkanen 2004, 135.)



KUVIO 3. Huolinnan osatekijät (Hokkanen ym. 2004, 135)

Käytännön huolinta tapahtuu siten, että huolitsija sopii toimeksiantajansa kanssa sopimuksen huolintatehtävästä. Huolintatehtäviin yleensä kuuluvat myyjä- ja ostajamaiden tulliselvitykset, kyseisten maiden sisäiset huolinta- ja kuljetusjärjestelyt sekä maiden välinen pääkuljetus. Huolitsija suunnittelee kuljetusta aikataulutukseen, valitsee sopivan kuljetusmuodon, huolehtii tullauksesta, tavarankäsittelystä ja merkitsemisestä, vakuutuksista, tavarankäsittelystä sekä ovelta ovelle -toimituksesta. Huolitsijan rooli erityisesti korostuu ulkomaankaupassa, jossa tarvitaan runsaasti erilaisia asiakirjoja ja dokumentteja. Huolitsijan tärkeä tehtävä on laatia ja avustaa toimeksiantajaansa näiden asiakirjojen laadinnassa. (Hokkanen ym. 2004, 135–137.)

Huolitsijat pystyvät tarjoamaan koko kuljetusketjun kattavaa palvelua. Huolitsijat omaavat joko omia ulkomaisia yksiköitä tai ovat tehneet sopimuksia kansainvälisten kuljetus- ja huolintaliikkeiden kanssa. Tämä edistää kansainvälisen kuljetuksen toimivuutta. (Vientiopas 2006, 57.)

Huolitsijan käsite ja toimiala on lainsäädännöllisesti määritelty vain harvoissa maissa. Suomen laissa huolitsijasta ei ole mainintaa, minkä takia tehtiin Pohjoismaiden Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM). Näissä määräyksissä on määritelty huolitsijan tehtävät ja niiden suorittaminen, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta koskevat määräykset, erimielisyyksien ratkaiseminen ja kulujen korvaaminen. (Hörkkö ym. 2010, 26.)

3 VIENTIKULJETUKSET VENÄJÄLLE

Kuljetuksella tarkoitetaan tavarankuljetusta kahden pisteen välillä (Hokkanen ym. 2004, 101). Tässä työssä kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan Ruotsin rajojen ulkopuolelle suuntautuvaa kuljetusta. Koska case-yritys kuljettaa lohituotteita EU:n alueelta kolmansiin maihin kuuluvalla Venäjälle, keskitytään seuraavaksi vientikuljetuksiin liittyviin asioihin. Vientikuljetuksessa on otettava huomioon monta eri asiaa: kuljetusmuodon ja kuljetuskaluston valintaa, vientitapahtumassa tarvittavia asiakirjoja, vientikuljetuksen eri vaiheita, kuljetuskustannusten muodostumista sekä toimituslausekkeen valintaa. Näitä asioita tarkastellaan seuraavaksi.

3.1 Kuljetusmuodot

Kansainvälisiä kuljetuksia voidaan suorittaa eri kuljetusmuodoilla, jotka ovat maantiekuljetukset eli autokuljetukset, rautatiekuljetukset, vesitiekuljetukset eli merikuljetukset, ilmakuljetukset eli lentokuljetukset, yhdistetyt kuljetukset ja putkikuljetukset (Karhunen & Hokkanen 2007, 24). Tämän työn kannalta auto- ja lentokuljetukset ovat keskeisiä. Seuraavaksi tarkastellaan näihin kuljetuksiin soveltuvaa kalustoa sekä auto- ja lentokuljetusten etuja ja haittoja.

Autokuljetus

Venäjän liikenteessä maantiekuljetuksen kalustotyyppit ovat kaksi- ja kolmiakselinen kuorma-auto, puoliperävaunuyhdistelmä sekä kevyet kuorma- ja pakettiautot (LIITE 1). Suurin sallittu leveys on 2,5 metriä ja korkeus 4,0 metriä. Suurin sallittu massa on 38 tonnia ja akselipaino 6 tonnia ilman erikoislupia. (Kuorma-autolla ulkomaille 2011, 6–7, 22.) Kuorma-auton kantavuus vaihtelee kalustosta riippuen (Karrus 2001, 114).

Muihin kuljetusmuotoihin verrattuna autokuljetus on suhteellisen nopea ja joustava. Joustavuus tarkoittaa kattavaa infrastruktuurirakennetta ja mahdollisuutta siirtää suuriakin kuormia ovelta ovelle, nopeus puolestaan kuormausaikojen lyhyyttä ja auton aikatauluriippumattomuutta. (Hokkanen ym. 2004, 112.) Lisäksi nykyinen kuljetuskalusto on teknisesti hyvin kehittynyt, mikä monipuolistaa sen käyttömahdollisuuksia ja mahdollista melko minkä tahansa tavarankuljettamisen.

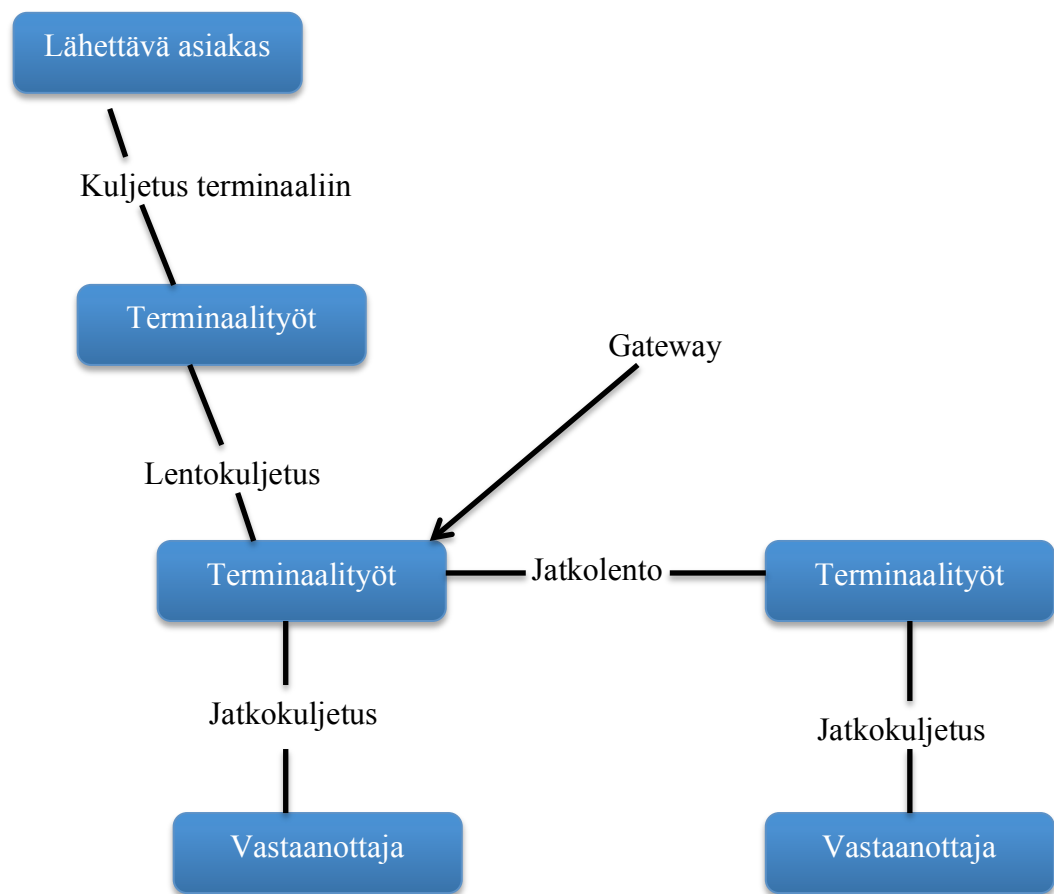
Autokuljetuksen haitat ovat suhteellisen kalliit rahtikustannukset, paino- ja kokorajoitukset, ajokiellot määräaikoina joidenkin maiden teillä, maantieverot, tienkäyttömaksut sekä maantieverkon ruuhkautuminen. (Pehkonen 2000, 113; Karrus 2001, 114; Bloomberg, LeMay & Hanna 2002, 102.)

Lentokuljetus

Suurin osa lentorahdeista kulkee matkustajakoneiden ruumissa. Lentokoneiden rahtikapasiteetti vaihtelee huomattavasti rungon leveydestä ja matkustajakapasiteetista riippuen. (Suomen kuljetusopas 2013.) Lentorahtiin käytetään myös rahtikoneita. Rahtikone on yleensä sama kone kuin matkustajakäytössä, mutta siitä on poistettu penkit. (Karrus 2001, 118.)

Lentokuljetus on terminaalista terminaaliin kuljetus. Logistisesti terminaalilla tarkoitetaan sellaista pistettä, jossa toinen liikennemuoto alkaa toisen loppuessa. (Hokkanen ym. 2004, 158.) Lentokuljetuksessa tarvitaan toinen kuljetusmuoto. Alku- ja loppukuljetus hoidetaan yleensä maanteitse ja runkokuljetus suoritetaan lentoteitse. (Hokkanen ym. 2004, 129; Bloomberg ym. 2002, 100.) Tässä työssä käytetään termiä ovelta ovelle -lentokuljetus. Ovelta ovella -lentokuljetus tarkoittaa kuljetusta, joka sisältää lentokuljetuksen lisäksi myös tuotteiden noudon ja jakelun (DHL 2013).

Kuviossa 4 on esitetty kaavio lentorahdin toimitusketjusta. Tavara kuljetetaan ensin lähettäjältä terminaaliin, josta se siirretään varsinaiseen lentokuljetukseen. Lentorahdin toimitusketjussa voi olla jatkolentoja, jos matka on pitkä. Gateway eli suomeksi portti on liikenteen solmukohta, jossa lähetykset siirtyvät lentokoneesta toiseen. Kun lähetys on saapunut määränpäähän, hoidetaan terminaalityöt, minkä jälkeen lähetys voi jatkaa matkaansa vastaanottajalle. (Karhunen, Pouri & Santala 2008, 294–295.)



KUVIO 4. Lentorahdin toimitusketju (Karhunen ym. 2008, 294)

Lentokuljetuksen etuna on luotettavuus ja nopeus. Lentokuljetusta on tarkoituksenmukaista käyttää toimituksille, jotka ovat arvokkaita, kiireellisiä, säilyvyysajaltaan rajattuja, helposti vahingoittuvia sekä kooltaan ja painoltaan suhteellisen pieniä. Lentorahdin keskeisin haitta on kallis rahti, joka johtuu suhteellisesti pienestä kuljetuskapasiteetista. (Karrus 2001, 118; Karhunen ym. 2008, 290.)

3.2 Lohituotteiden kuljetus

Yleisesti ottaen kaikissa elintarvikekuljetuksissa on käytettävä sellaista kalustoa, joka on hyväksytty elintarvikelainsäädännössä ja soveltuu elintarvikekäyttöön. Lohituotteiden kuljetuksessa on noudettava kuormatilan puhtausvaatimuksia. Kuormatila on pestävä ja puhdistettava kaikista epäpuhtauksista ennen ajoneuvon kuormausta, jotta ajoneuvo soveltuu puhtautensa puolelensa elintarvikekuljetuksiin.

(Kuljettajan käsikirja 2011, 197.) Puhtausvaatimusten lisäksi lohituotteiden kuljetuksessa on noudettava lämpötilavaatimuksia. Koska lohi on helposti pilaantuva tuote, lämpötila on kaikkein tärkein tekijä lohituotteiden kuljetuksessa. (Väisänen & Särkkä-Tirkkonen 2008, 19.)

Pilaantuvien tuotteiden kuljetusta kutsutaan lämpötilahallittavaksi tai lämpötilasäädellyksi kuljetukseksi. Lämpötilahallittavat kuljetukset ovat tärkeässä roolissa elintarvikkeiden turvallisuuden varmistamisessa. Lämpötilahallittavassa kuljetuksessa tulee noudattaa tarkoin kuljetuksen aikana annettuja lämpötiloja, sillä elintarvikkeiden laatu- ja säilyvyysominaisuudet riippuvat paljon kuljetettavan tuotteen kuljetuksen aikaisesta lämpötilasta. Väärät lämpötilat voivat heikentää tuotteen laatuominaisuuksia ja turvallisuutta, johtaa elintarvikkeiden pilaantumiseen sekä aiheuttaa ruokamyrkytysmikrobien kasvua. (Väisänen ym. 2008, 19; Kuljettajan käsikirja 2011, 190.)

Suomen elintarvikkeiden hygienialain sekä terveydensuojelulain mukaan kalastustuotteiden kuljetuslämpötilan on oltava 0-+3°C (Kuorma-autolla ulkomaille 2011, 140). Suomen elintarvikeviraston suositus kylmäsavustetulle kalalle on 0-3°C ja lämminsavustetulle +6°C (Lämpötilojen tarkkailu 2013). Venäjän elintarviketurvallisuusvirasto on antanut kalajalosteille yleisen suosituslämpötilan 4-7°C (Proizvodstvo i realizatsiya rybnoi produktsii 2013).

Kuljetusvälineissä on oltava vaatimusten mukaiset seuranta- ja tallennuslaitteet, jotka tulee kansainvälisessä liikenteessä kalibroida vuoden välein. Kalibroitotodistus säilytetään kuljetusvälineessä. Vaihtoehtoisesti lämpötilan seurantalaitte voi olla merkitty kalibroinnin tehneen huoltoliikkeen asentamalla päivätyllä merkillä. (Elintarvikkeiden maakuljetukset 2013.) Elintarvikekuljetukseen soveltuvaa kalustoa, johon on asennettu seuranta- ja tallennuslaitteet, kutsutaan lämpöautoksi tai referetraileriksi (Huolitsija I 2013; Huolitsija E 2013).

3.3 Vientikaupan asiakirjat

Kun tavaraa siirretään EU:n alueelta Venäjälle, tarvitaan erilaisia asiakirjoja. Oikein laaditut asiakirjat varmistavat tavaroiden ja maksujen sujuvan liikkumisen sekä säästävät viejää turhilta kustannuksilta. Vientikaupassa esiintyy lukuisia eri-

laisia ja erinimisiä asiakirjoja, joista viejän on valittava kuhunkin toimitukseen sopivat. Asiakirjoja laaditaan lähtömaan ja Venäjän viranomaisten käyttöön. Ostajalla voi myös olla jotain lisävaatimuksia asiakirjoista tai tuotteeseen tehtävistä merkinnöistä, sekä kauppasopimuksen ehdot toimitus- ja maksutapoihin voivat vaikuttaa tarvittaviin asiakirjoihin ja siihen, kuka ne laatii tai hankkii. Tietyille tuoteryhmille on olemassa erilaisia lisäsäännöksiä, minkä takia tavaroiden kuljetuksessa voidaan tarvita erityisasiakirjoja, erityislupia tai lisenssejä. (Vientiopas 2006, 61.)

Venäjälle voidaan viedä vain sellaisia kalatuotteita, jotka on valmistettu Venäjän eläinlääkintä- ja kasvinterveyslaitoksen Rosselkhoznadzorin hyväksymissä laitoksissa (Vientilaitokseksi hyväksyminen 2013). Sen jälkeen kun kala-alan laitos on hyväksytty Venäjän vientiin, lohituotteille haetaan valtiollinen rekisteröintisertifikaatti, jonka tarkoitus on vahvistaa, että tuotteet vastaavat säädettyjä vaatimuksia, hygienianormeja ja sääntöjä ja ne ovat turvallisia ihmisten terveydelle. Lohituotteet ovat myös pakollisen sertifiointin alaisia tuotteita, ja niille on haettava akreditoidulta sertifiointilaitokselta GOST R -vastaavuussertifikaatti, joka todistaa, että tuotteet täyttävät Venäjän Liittovaltion turvallisuussäännökset ja laatu-standardit. Valtiollinen rekisteröintisertifikaatti sekä GOST R -vastaavuussertifikaatti tarkistetaan tullilla toimituksen yhteydessä ulkomailta Venäjälle. (Sertifikatsiya ryby 2013.)

Seuraavaksi esitellään asiakirjoja, jotka tarvitaan tavarantoimitukseen EU:n maasta Venäjälle. Asiakirjat jaetaan viejän ja huolitsijan laatimiin asiakirjoihin. Tämä jaottelu perustuu case-yrityksen ja sen käyttämän huolitsijan väliseen työnjakoon.

3.3.1 Viejän laatimat asiakirjat

Kauppalasku (invoice)

Kauppalasku (LIITE 2) on Venäjän kaupan yksi tärkeimmistä asiakirjoista ja toimii koko vientitapahtuman selkärankana. Kauppalasku antaa perustan useille vientikaupassa tarvittaville kuljetusasiakirjoille, joten kauppalaskun sisältämien tietojen tulee olla oikeita ja täsmällisiä. Kauppalaskun tulee sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi tietoja ostajalle, viranomaisille, tavarantoimittajalle,

huolitsijalle ja agentille. (Vientiopas 2006, 63.) Eri maiden viranomaisilla on erilaisia vaatimuksia kauppalaskun suhteen. Viennissä Venäjälle kauppalasku toimitetaan vastaanottajalle englannin ja venäjän kielellä vastaanottajan haluamana määränä. Laskusta tulee käydä ilmi:

- myyjän ja ostajan nimi, osoite ja muut yhteystiedot, pankkiyhteydet, VAT-koodi
- kauppalaskun numero ja laatimispäivä
- tavarankuvaus ja määrä
- toimitus- ja maksuehdot
- yksikkö- ja kokonaishinta sovitussa valuutassa
- tarkka tavaramääritelmä
- tullitariffinimike (8-numeroinen CN-koodi tai 10-numeroinen Taric-koodi)
- kollien (pakkausten) merkit, numerot, määrä, laji, tilavuus sekä brutto- ja nettopaino
- yksikkö- ja kokonaishinnat, mahdolliset alennukset ja niiden perusteet
- viejän sininen allekirjoitus ja leima (Laivauskäsikirja 2013, 437–438).

Pakkauslista (packing list)

Tullauksen nopeuttamiseksi lähetykseen liitetään pakkauslista (LIITE 3) yleensä viitenä kappaleena, jossa ilmoitetaan mm. kunkin kollin lajit, merkit, numerot, brutto- ja nettopaino sekä sisältö. Pakkauslista leimataan ja allekirjoitetaan. Pakkauslistan oleellisena erona kauppalaskuun on hintatietojen puuttuminen. (Upakovchnyy list 2013.)

3.3.2 Huolitsijan laatimat asiakirjat

Koska lohituotteiden toimitukset suunnitellaan tapahtuvan autokuljetuksin ja lentokuljetuksin, seuraavaksi käsitellään näihin kuljetuksiin tarvittavia asiakirjoja.

Rahtikirja

Kullekin kuljetusmuodolle on oma rahtikirjansa, josta ilmenevät kaikki lähetykseen liittyvät tiedot. CMR on kansainvälinen autorahtikirja, johon kirjataan tiedot tavarakuljetuksesta ja joka toimii samalla viejän ja rahdinkuljettajan välisenä kuljetussopimuksena (LIITE 4). CMR-sopimus oli hyväksytty vuonna 1956, ja 56 valtiota mukaan lukien lähes kaikki EU:n jäsenmaat ja Venäjä ratifioi sen (Tipovaya forma transportnoy nakladnoi 2013).

Viejän on annettava huolitsijalle kaikki asiakirjat ja tiedot, jotka tarvitaan CMR:n täyttämistä varten. Viejä on vastuussa rahtikirjassa annettujen tietojen oikeellisuudesta. Viejä vastaa antamiensa tietojen puuttumisesta, virheellisyydestä ja niiden puutteellisuuksista huolitsijalle aiheutuvista vahingoista ja kustannuksista. (Nyman 2006, 24.)

CMR-rahtikirjassa pitää olla tiedot tavarän lähettäjästä, vastaanottajasta, lähtö- ja määräpaikasta, vetoauton ja perävaunun rekisterinumeroista, tavarasta, tullitariffinimikkeistä, kollojen määrästä, kauppalaskun numerosta, tullauspaikasta sekä kuljetusliikkeestä (Tipovaya forma transportnoy nakladnoi 2013). Autorahtikirja laaditaan vähintään kolmena kappaleena, joita ovat lähettäjän, vastaanottajan ja rahdinkuljettajan kappale. Lisäkappaleita laaditaan liikenne-, tulli- yms. tarkoituksiin. (Vientiopas 2006, 70.)

Tämän opinnäytetyön puitteissa tarkastellaan myös lentokuljetusta. Tässä kuljetuksessa tarvitaan kotimaan rahtikirja valmistajan varastolta lentokentälle sekä AWB-lentorahtikirja (Air Waybill -lentorahtikirja) (LIITE 5). Lentorahtikirja on tärkein asiakirja lentokuljetustapahtumassa. Lentorahtikirja vahvistaa lähettäjän ja huolitsijan sekä huolintaliikkeen ja lentoyhtiön välillä tehdyn kuljetussopimuksen. Lentorahtikirja toimii myös kuittina suoritetuista rahti- ja vakuutusmaksuista sekä välittää lentoyhtiön henkilökunnalle lähettäjän ohjeet tavarän käsittelystä. (Vienti-kaupan asiakirjat 2004, 11-8-11-9.)

Lentorahikirjan laadinnassa huolitsija noudattaa tarkasti asiakkaan lähetyksestä antamia tietoja. CMR-rahtikirjan tapaan AWB-rahtikirjaan kirjataan lähettäjän tiedot, vastaanottajan tiedot, lähtöasema, määräasema, tavarän laatu, pakettien eli kollojen lukumäärä ja paino sekä tullausohjeet. (Hörkkö ym. 2010, 234.)

Vienti-ilmoitus

Venäjälle suuntautuvassa kaupassa ovat käytössä tullimuodollisuudet. Tavanomaisessa vientimenettelyssä viejän tai hänen edustajansa on ilmoitettava EU:n tullialueelta kolmansiin maihin vietäväksi tarkoitetut yhteisötavarat asettavaksi vientimenettelyyn antamalla niistä vienti-ilmoitus (LIITE 6). (Karhunen ym. 2007, 222.) Vienti-ilmoituksen avulla vientimaan tulliviranomainen muun muassa valvoo vietäviin tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja -kieltoja, kerää ulkomaankaupan tilastoaineistoa, torjuu terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta, kantaa mahdolliset vientitullit ja valvoo vientitavaran poistumista EU:sta (Tulli 2013).

Vienti-ilmoitus annetaan kauppalaskun tietojen pohjalta. Vienti-ilmoituksessa ilmoitetaan viejän ja vastaanottajan tiedot, tulliselvitettävän erän tiedot ja kuljetustiedot. Vienti-ilmoitukset annetaan sähköisesti tullin järjestelmään joko sanomina tai netti-ilmoituksina, jolloin lähetys saa sähköisen viennin seurantanumeron eli MRN-numeron. Vientiä koskeva saateasiakirja, josta käytetään nimitystä EAD eli Export Accompanying Document, kulkee tavarán mukana poistumispaikalle. EAD on esitetty liitteessä 7. (Hörkkö ym. 2010, 190; Tulli 2013.)

Vientimenettelyyn asettaminen päättyy poistumiskuittaukseen, jonka jälkeen viejä saa poistumisvahvistuksen. Tavaroiden myynti EU:n ulkopuolelle on arvonlisäverotonta. Poistumisvahvistetun vienti-ilmoituksen avulla myyjä voi osoittaa sijoittautumisjäsenvaltionsa veroviranomaiselle myynnin arvonlisäverottomuuden perusteen. (Tulli 2013.)

TIR-carnet

TIR-passitusmenettely on kansainvälistä kaupankäyntiä helpottava tullimenettely, joka alkoi toimia vuodesta 1975. International Road Transport Union (IRU) oli järjestänyt takuujärjestelmän. Tässä järjestelmässä maan takaajayhdistys sitoutuu maksamaan tuonti- tai vientitullit, jos TIR-kuljetuksen aikana syntyy sääntöjen vastaisuudet. (TIR käsikirja 2010, 48.) Venäjällä takaajayhdistyksenä toimii ASMAP eli Association of International Road Carriers (IRU 2013).

TIR-tavarakuljetus tapahtuu EU:n maan lähtötullitoimipaikasta Venäjän määrätullitoimipaikkaan. Sitä menettelyä käytettäessä Tullille ilmoitetaan tarvittavat tiedot sähköisesti, minkä jälkeen lähtömaan tulliviranomaiset tarkastavat ajoneuvon kuormatilan ja sinetöivät sen. Ajoneuvo pääsee rajatarkastusasemilta eteenpäin ilman tarkastusmuodollisuuksia perille saakka, missä sinetit poistetaan tulliviranomaisten valvonnassa. (Väisänen ym. 2008, 8–9.) Tavaroiden kuljetusasiakirjana käytetään kansainvälisesti hyväksyttyä tulliasiakirjaa (TIR-carnet) (LIITE 8), joka avataan lähtömaassa ja joka toimii valvonta-asiakirjana lähtö-, kauttakulku- ja määrämaissa (TIR-käsikirja 2010, 6).

Elokuussa 2013 Venäjä ilmoitti haluavan vaativan lisävaluutta TIR-kuljetuksille, sillä Venäjän tullin mukaan ASMAP on jättänyt maksamatta yli puolen miljardin euron arvosta tullimaksuja. Lisävaluuttien vaatimisen piti alunperin astua voimaan 14. elokuuta 2013, mutta takaraja on siirtynyt joulukuun alkuun. (Yleisradio Oy 2013.) Lisävaluutta koskevat uudistukset vaikeuttavat rajamuodollisuuksia, ruuhkauttavat rajaliikennettä ja tuovat lisäkustannuksia kuljetusyrityksille (Kauppalehti 2013).

Ennakkoilmoittaminen

Venäjälle kuljetettavien tuontitavaroiden pakollinen ennakkoilmoittaminen Venäjän tullille alkoi 17.6.2012. Ennakkoilmoittamisen tapoja on kolme: Venäjän Federaation tullilaitoksen portaalin kautta, sähköisen TIR:n kautta tai tietoliikenneoperaattoreiden kautta Venäjän Federaation tullilaitoksen vahvistamassa järjestyksessä. Maanteitse kuljetettavista tavaroista ilmoitus annetaan viimeistään kaksi tuntia ennen niiden saapumista Venäjän tulliin. Ennakkoilmoittamisen tavoitteena on nopeuttaa rajamuodollisuuksia. (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012; Senko 2013.)

Ennakkoilmoittamisen yhteydessä ilmoitetaan seuraavat tiedot, jotka ovat pakollisia:

- tavaroiden lähettäjä ja vastaanottaja kuljetusasiakirjojen mukaisesti
- lähettäjän maa, tavaroiden määrää
- deklarantti (tullaja)

- kuljetusliike
- kansainvälinen kuljetusväline, jolla tavaroita kuljetetaan
- tavaroiden nimike, määrä ja arvo
- tavarakoodi
- tavaroiden bruttopaino ja tilavuus
- kollien lukumäärä
- asiakirjat, jotka vahvistavat rajoitusten noudattamisen, liittyen Tulliliiton tullirajan yli kuljetettaviin tavaroihin
- suunnitellut tavaroiden uudelleenlastaukset tai lastaustoimenpiteet matkalla
- tavaroiden saapumisaika Tulliliiton tullialueelle (Senko 2013).

3.4 Vientikuljetuksen vaiheet

Vientikuljetuksen prosessi koostuu monista eri vaiheista. Kuljetusmuodosta riippumatta Venäjän vientikuljetuksen yhteiset vaiheet ovat kuljetettavan tavarantoimittajan pakkaaminen, toimenpiteet lähtömaan lähtötullissa sekä tullaus Venäjän määränpäättötullissa. Seuraavaksi esitellään yksityiskohtaisesti maanteitse tapahtuvan vientikuljetuksen kulku.

Pakkaaminen

Vientikuljetus alkaa siitä, että tavaraa pakataan huolellisesti kuljetusta varten (Stadii perevozki gruzha 2013). Pakkauksen tulee suojata tuotetta pilaantumislta, rikkoutumiselta, häviämiseltä ja ympäristövaikutuksilta ja täten taata sitä, että tuote saapuu asiakkaalle hyvälaatuisena ja ehjänä (Suomen kuljetusopas 2013). Kalaa kuljetetaan useimmiten styroksilaatikoissa, jotka ladotaan sitten trukkilavoille (Kuljetukset - hygieniaa ja tautivaaran vähentäminen 2013). EUR-lava on kansainvälisessä kaupassa käytetty standardisoitu kuormalava. EUR-lava on kooltaan 800mmx1200mm. (Tavaroiden pakkaaminen kuormalavalle 2013.)

Vientikuljetuksen seuraavat vaiheet ovat kuorman lastaus lähetyspisteessä ja kuljetuksessa tarvittavien asiakirjojen valmistelu. Kansainvälisessä kaupassa esiintyviä asiakirjoja oli käsitelty edellisessä alaluvussa. Sen jälkeen kun tavara on vastaanotettu kuormattavaksi ja tarvittavat asiakirjat valmistettu, alkaa varsinainen kuljetus (Stadii perevozki gruzha 2013). Vientiprosessissa EU-maasta Venäjälle on päätoimenpiteet lähtömaan lähtö- ja rajatullissa sekä Venäjän raja- ja määrätullissa (Väisänen 2008, 13).

Toimenpiteet lähtömaan lähtö- ja rajatullissa

Lähtömaan lähtötulli on vientitoimipaikka (yleensä viejäyrityksen lähin toimipiste), jossa hoidetaan lähtötullaus. Tulliviranomainen tutkii viennin edellytykset, hyväksyy vienti-ilmoituksen asiakirjoineen tekemällä vastaanottomerkintöjä, tarkistaa tavaraa, luovuttaa sen vientimenettelyyn, sinetöi lastitilan ja avaa TIR-carnetin. Rajatullissa tarkistetaan vielä kerran kaikki kuljetukseen liittyvät asiakirjat, vahvistetaan TIR-carnet, punnitaan ajoneuvo, tarkastetaan ajoneuvon kunto ja kuorman sidonnat sekä tarvittaessa läpivalaistaan rahti. Tulli myös vahvistaa tavaroiden poistumisen EU:n alueelta suoraan Tullin tietojärjestelmään. Passintarkastuksessa tarkistetaan henkilöiden passit ja viisumit. Tavarankuljetus voi tapahtua tämän jälkeen Venäjän rajatulliin. (Väisänen 2008, 14; Rekalla Venäjällä 2013, 20.)

Toimenpiteet Venäjän raja- ja määrätullissa

Venäjän rajalla tarkastusten keskeiset vaiheet ovat:

- Ajoneuvon punnitus ja äärimittojen mittaaminen. Ajoneuvot punnitaan akseleittain. Jos painot ylittyvät, on oltava erikoiskuljetuslupa Venäjälle.
- Deklaraatio, jonka yhteydessä tallennetaan tietoja tullin järjestelmään ja tulostetaan venäjänkielinen kuljetusasiakirja.
- Tullitarkastus, jonka yhteydessä tehdään rajatarkastus, tallennetaan tiedot tullin järjestelmään (mm. arvio määrätullin saapumisajasta ja tuotetietoja) sekä tarkistetaan kaikki kuljetusasiakirjat.

-Kuormatilan sinetöinti, jonka yhteydessä tarkastetaan sinetit ja asennetaan uudet sinetit. Tässä vaiheessa voidaan myös aukaista kuormatila ja tarkistaa tavaroiden ja asiakirjojen yhtäläisyys. (Väisänen 2008, 15–16; Rekalla Venäjälle 2013, 21–23.)

Suomalais- Venäläisen kauppakamarin mukaan Venäjän kaupan suurin este on tullaus (Taloussanomat 2012). Tämän takia on suositeltava ulkoistaa tullausta tullausagentille eli tullibrokerille Venäjällä. Tullaus Venäjällä tehdään ennalta määrättyssä tullitoimipaikassa eri määrätullissa. Tullitoimipaikkaan on saavuttava määrättyyn aikaan mennessä. (Väisänen ym. 2008, 16.)

Kun ajoneuvo on saapunut määrättyyn tullitoimipaikkaan, kuljettaja antaa asiakirjat tullausagentille. Tullauksen yhteydessä tuoja maksaa Venäjän valtiolle arvonlisäveroa ja tullausmaksuja, sekä tullausagentti tarkistaa tarvittaessa kuorman, suorittaa tulliselvityksen ja sulkee toimituksen antamalla purkauslupa. (Tamozhennoe oformlenie i rastamozhka Грузов 2013.)

Tullauksen kesto vaihtelee suuresti, ja siihen vaikuttavat mm. tuotetyyppi ja agentin tehokkuus. Suuret agenttiliikkeet voivat järjestää tullauksen nopeasti. Pienillä agenttiliikkeillä tullauksen järjestäminen kestää yleensä melko kauan. Maantiekuljetuksessa tullauksen päätyttyä kuljettaja saa TIR-carnetin ja CMR:n leimattuna takaisin. Tämän jälkeen kuljettaja voi lähteä purkupaikalle. (Väisänen ym. 2008, 16–17.)

3.5 Kuljetuskustannukset

Yleisesti ottaen kuljetuskustannusten osuus on yllättävän suuri. Tämän takia kuljetuksia on järjestettävä järkevästi, jotta vientiyritys saa aikaan huomattavaa säästöä ja vahvistaa kilpailuasemaansa markkinoilla. (Vientiopas 2006, 53.)

Asiakkaan on hyvä käsittää huolitsijoiden kuljetuskustannusten rakennetta ja sitä, miten kuljetuksen hinta muodostuu ja mitkä tekijät vaikuttavat kuljetuksen hintaan. Seuraavaksi käsitellään kuljetusliikkeiden kuljetuskustannusten muodostumista sekä kuljetuksen hinnoittelua asiakkaalle.

3.5.1 Kuljetuskustannusten muodostuminen

Kuljetuksessa lähtökustannukset muodostavat työkustannukset, kuljetuskaluston kiinteät ja muuttuvat kustannukset, tavarankäsittelykustannukset, kansainvälisessä liikenteessä esiintyvät väyläkustannukset sekä erilaiset mahdolliset lupamaksut. Työkustannuksiin kuuluvat kuljettajien ja lentomiehistön palkat sekä muut miehistökustannukset. Kuljetuskaluston kiinteät kustannukset koostuvat ajoneuvon sitoutuneesta pääomasta, vakuutusmaksuista, liikennöimismaksuista sekä ylläpitokustannuksista. Kuljetuskaluston muuttuviin kustannuksiin kuuluvat muun muassa polttoainekustannukset, korjaus- ja huoltokustannukset, voiteluainekustannukset sekä rengaskustannukset autokuljetuksessa. Tavarankäsittelykustannukset maantiekuljetuksessa ovat esimerkiksi kuljetusvakuutus ja TIR-maksut. Tavarankäsittelykustannukset lentokuljetuksessa ovat lastivakuutukset, terminaalikustannukset, pakkaus- ja yksiköintikustannukset. Kustannusten muodostumiseen voivat vaikuttaa myös väyläkustannukset, joihin kuuluvat tie-, silta-, tunneli ja lauttamaksut sekä lentokenttämaksut. Erilaiset lupamaksut kuuluvat kansainväliseen kuorma-autoliikenteeseen. Esimerkiksi TIR-liikenteeseen käytettävät ajoneuvot tulee hyväksyttää TIR-katsastuksissa ja TIR-carnet’iden hankkiminen aiheuttaa lisäkustannuksia. (Karhunen ym. 2007, 156–157, 172–173.)

Kuljetusten hinnoittelun perusteena on luonnollisesti lähtökustannusten peittäminen lisättynä riittäväksi katsotulla katteella. (Karrus 2001, 126). Yleisesti ottaen kuljetushinta muodostuu rahtimaksusta ja monenlaisista hintalisistä. Seuraavaksi tarkastellaan rahdinlaskennan perusteita ja hintalisiä.

3.5.2 Rahdin määräytyminen

Hyvin usein lähtökohtana on käyttää rahditusperusteena todellista painoa. Jos todellinen paino ei ole lähetyksen tilavuuden tai kuormattavuuden vuoksi järkevä hinnoitteluperuste, käytetään tilavuuspainoa, lavapainoa tai lavametriä. Esimerkiksi suuri määrä untuvaa vie paljon tilaa, mutta ei paina paljoakaan. Tämän takia sen kuljettaminen on järkevämpää hinnoitella tilavuuden kuin todellisen painon mukaan. (Maantiekuljetukset – hinnoittelu 2013.) Seuraavaksi esitellään rahdituspainoperusteet, joiden tiedot on otettu Kaukokiidon, Beweshipin, DSV:n ja Kuljetus Kovalaisen Internet- sivuilta.

Brutto- ja tilavuuspaino

Tavaran bruttopaino on yleinen kuljetusmaksun määrittäjä. Bruttopainoa käytetään rahditusperusteena, kun kyseessä on tilavuutensa nähden painava tavara. Rahti lasketaan kuljetettavan tavaran bruttopainosta eli tavaran painosta sisältäen pakkauksen ja mahdolliset kuljetusapuvälineet. (DSV 2010; Kuljetus Kovalainen 2013.)

Rahti voidaan myös laskea tilavuuden mukaan. Kuljetettavan tavaran tilavuus lasketaan kertomalla keskenään lähetyksen suurin pituus, leveys ja korkeus. Saatu tilavuus pyöristetään kuutiometreiksi (m^3) yhden desimaalin tarkkuudella. Lähetyksen tilavuuspaino saadaan kertomalla kokonaistilavuus tilavuusehdon mukaisella painolla. Tilavuusehdot vaihtelevat kuljetusmuodoittain: maantiekuljetuksessa $1 \text{ m}^3 = 333 \text{ kg}$ ja lentokuljetuksessa $1 \text{ m}^3 = 167 \text{ kg}$. Tilavuuspainoa käytetään, kun kuljetettavan tavaran bruttopaino on pienempi kuin tilavuusehdon mukainen paino, tai kun alle tai päälle voidaan kuormata muuta tavaraa, tai kun lähetyksen voidaan kuormata muun tavaran päälle. (Kuljetus Kovalainen 2013; Kaukokiito 2013; DSV 2010; Beweship 2013.)

Lavapaino

Lavapainoa käytetään rahditusperusteena, mikäli lähetyksen päälle tai alle ei voida kuormata muuta tavaraa. Rahdituspaino saadaan kertomalla lavaluku lavapainolla. EUR-lavan tai muun vastaavankokoisen kuormalavan paino on 740 kg. (Kuljetus Kovalainen 2013; Kaukokiito 2013; DSV 2010; Beweship 2013.)

Lavametripaino

Lavametripainoa käytetään rahditusperusteena, kun kuljetettavat tavarat eivät salli kuormatilan tehokasta hyväksikäyttöä ja varaavat kuormatilan koko leveydeltään, tai kun lähetyksen alle, päälle tai sivulle ei voida kuormata muuta tavaraa. Lähetyksen rahdituspaino saadaan laskemalla lavametrimäärä lavametripainolla. Lavametriehto on nykyisin 2 000 kg, mutta myös vanha lavametriehto 1 850 kg on yhä käytössä. (Kuljetus Kovalainen 2013; Kaukokiito 2013; DSV 2010; Beweship 2013.)

3.5.3 Hintalisät

Varsinaisen rahdin lisäksi kuljetusliike perii erikseen muut kuljetukseen liittyvät kustannukset, jotka vaihtelevat jonkin verran kuljetusmuodosta riippuen. Seuraavaksi käsitellään auto- ja lentokuljetuksen lopulliseen hintaan vaikuttavat lisät, kuin polttoainelisä, odotusmaksu kuormaus-, purkaus- ja tullausajan ylittämisestä, lisämaksu määritetystä kuljetuslämpötilasta, mahdollisesta ylipainosta sekä kuljetusliikkeen laatimista asiakirjoista. Lähteenä hintalisien selvittämisessä käytettiin pääasiassa eri kuljetusliikkeiden Internet-sivuja.

Polttoainelisä

Kansainvälisessä maantiekuljetuksessa polttoainelisä on huolintaliikkeen määriteltävissä. Maantiekuljetuksessa polttoainelisä vaihtelee polttoaineen hintakehityksen mukaan. (Kiitolinja 2013.) Polttoainelisä yleensä ilmoitetaan prosentteina rahdista. Erot lisän suuruudessa eri huolintaliikkeiden kesken voivat olla hyvin suuria. (DHL 2013; Kiitolinja 2013; Beweship 2013; Itella 2013.) Lentokuljetuksessa polttoainelisän perii lentoyhtiö. Polttoainelisä perustuu lentokerosiinin maailmanmarkkinahintaan. Lentorahdin polttoainelisä veloitetaan lähetyksen painon mukaan. (DHL 2013; TNT 2013.)

Odotusmaksu lastaus-, tullaus- ja purkausajan ylittämisestä

Rahtihintaan yleensä sisältyy niin kutsuttua vapaata aikaa kuljetettavan tavaran kuormaukseen, tullaukseen, purkaukseen tai muuhun rahdinkuljettajasta riippumattomaan odotukseen. Vapaan ajan ylittämisestä veloitetaan odotusmaksut. Eri kuljetusliikkeiden odotusmaksujen suuruus vaihtelee. (DSV 2010; Beweship 2013.)

Lisämaksu määritetystä lämpötilasta

Kuljetuskalusto vaikuttaa myös kuljetuskustannuksiin. Kuljetuskustannukset lisääntyvät, mikäli kuljetettava tavara vaatii erityiskäsittelyä. (Hörkkö ym. 2005, 38–39.) Esimerkiksi lohituotteita voidaan kuljettaa vain tietyntyylisessä lämpöautossa. Lämminkuljetuksessa veloitetaan korotettu kuljetusmaksu. Maksua määritetystä lämpötilasta kutsutaan thermolisäksi. (Huolitsija L 2013; Huolitsija M 2013.)

Maksu asiakirjoista

Huolitsija hoitaa maantiekuljetuksissa EU:n ulkopuolelle rahtikirjan, vienti-ilmoituksen, ennakkoilmoittamisen ja TIR-carnetin sekä lentokuljetuksessa rahtikirjan ja vienti-ilmoituksen. Näiden asiakirjojen tekemisestä veloitetaan lisämaksut, jotka vaihtelevat kuljetusliikkeittäin. (Huolitsija J 2013; Huolitsija K 2013; Huolitsija E 2013.)

Maksu ylipainosta

Maantieliikenteessä ajoneuvoyhdistelmässä ei saa kuljettaa suurempaa kuormaa kuin tieliikenteessä sallitut mitat, ajoneuvon akselille kohdistuvat massat, ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa taikka kuljetukselle myönnetty asianmukainen poikkeuslupa. Venäjän kuljetuksessa kokonaispaino on enintään 38 tonnia ja akselipaino enintään 6 tonnia ilman erikoislupia. Ylipainoiset ajoneuvot voivat liikkua erikoisluvilla, jotka on hankittava ajoneuvoille hyvissä ajoin ennen kuljetusta. Luvilla ei ole kiinteitä hintoja. Erikoislupien hinta esimerkiksi Moskovaan vaihtelee 100-500 EUR/matka ja Pietariin 70-150EUR/matka. (Kuljettajan käsikirja 2011, 158.)

Muut vastaavat lisät

Lentokuljetuksessa veloitetaan turvallisuusmaksu eli turvallisuuslisä, joka määritellään kuljetettavan tavarain painon mukaan. Kasvava ilmailuun ja kuljetuksiin ylipäätään kohdistuva terrorismin ja rikollisuuden uhka ylläpitävät turvallisuuslisän ylläpidon perusteita. Lentokuljetuksissa peritään myös turvamenettely- tai turvatarkastusmaksu lentorahtilähetysten turvatarkastustoimenpiteistä. Turvatarkastusmaksu veloitetaan lähetysten painon mukaan. (Lentorahti - kustannusvaikuttajat ja -suoritteet 2013.)

3.6 Incoterms 2010

Incoterms ovat kansainvälisen kauppakamarin vahvistamat toimituslausekkeet, jotka määrittelevät osapuolten kustannus-, tavara- ja toimintavastuun eli miten kustannukset, vahingonvaara ja toimintavelvollisuudet siirtyvät myyjältä ostajalle. Incoterms-toimituslausekkeet ymmärretään samalla tavalla eri puolilla maailmaa,

minkä takia ne ovat laajasti käytössä kansainvälisessä kaupassa. (Hörkkö ym. 2010, 382.)

Incoterms-toimituslausekkeet ovat muodoltaan kolmikirjaiminen lyhenne. Se-
kaannusten välttämiseksi toimituslausekkeen perään kirjoitetaan paikkakunta,
jossa kustannusvastuu siirtyy, sekä käytetyn toimituslausekkeiston nimi. (ICC
2010, 5.)

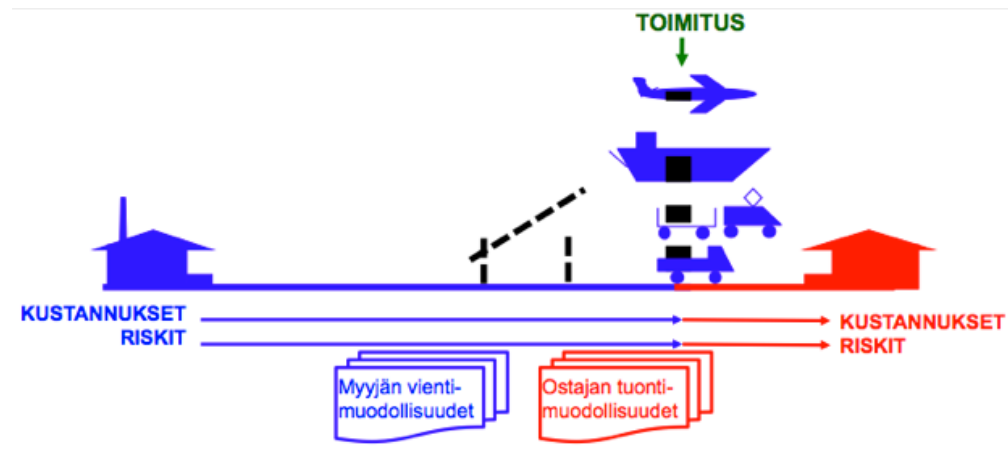
Ensimmäinen kansainvälinen toimituskokoelma oli tehty vuonna 1936, mutta
vuonna 1953 se uusittiin. Tämän jälkeen kokoelma täydennettiin säännöllisen
väliajoin. Viimeisin lausekkeisto on Incoterms 2010. (ICC 2010, 4.)

Incoterms 2010 -lausekkeistossa toimituslausekkeitä on yhteensä 11. Ne esitetään
kahtena ryhmänä. Ensimmäinen ryhmä sisältää seitsemän Incoterms-
toimituslauseketta, jotka sopivat kaikille kuljetusmuodoille ja näin olleen on laa-
jasti käytössä autokuljetuksissa. Tähän ryhmään kuuluvat EXW, FCA, CPT, CIP,
DAT, DAP ja DDP. Toisessa ryhmässä ovat vain merikuljetuksiin sopivat lausek-
keet. Lausekkeet FAS, FOB, CFR ja CIF kuuluvat tähän ryhmään. (ICC 2010, 7.)

Case-yritys käyttää toimituksissaan DAP-toimituslauseketta, joten keskitytään
seuraavasti tähän lausekkeeseen.

DAP-toimituslauseke

DAP-toimituslauseke (delivered at place eli toimitettuna määräpaikalle) tarkoittaa,
että myyjä toimittaa tavarat ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nime-
tyllä määräpaikalla saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Myyjä on vas-
tuussa kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä viedessään tavarat nimettyyn paik-
kaan. Ostaja vastaa kaikista tavaralle sattuvista vahingoista sen jälkeen, kun se on
toimitettu sovittuun paikkaan. (ICC 2010, 61.) Kuvio 5 kuvaa DAP-
toimituslauseketta.



KUVIO 5. DAP-toimituslauseke (DAP 2013)

DAP-toimituslausekkeen mukaan myyjällä on seuraavat velvollisuudet:

- toimittaa ostajalle tavarat ja kauppalaskun sopimuksen mukaisesti
- hankkia omalla vastuullaan ja kustannuksellaan vientilisenssin tai muut viralliset luvat
- hoitaa kaikki tullimuodollisuudet, jotka ovat tarpeen tavarat kuljettamista varten
- tehdä omalla kustannuksella sopimus tavarat kuljettamisesta nimettyyn paikkaan.

Ostajalla on seuraavat velvollisuudet:

- maksaa kauppahinta kauppasopimuksen edellyttämällä tavalla,
- hankkia omalla vastuulla ja kustannuksella tuontilisenssi ja hoitaa tullimuodollisuudet maahantuontia varten,
- vastaanottaa tavara kun se on toimitettu sovitettuun määräpaikkaan (ICC 2010, 62–63).

DAP-toimituslausekkeen mukaan myyjä maksaa kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset, kunnes se on toimitettu sovitettuun määräpaikkaan, sekä purkaukustannukset määräpaikalla, jotka kuuluvat myyjälle kuljetussopimuksen perusteella. Ostajan tulee maksaa tavarasta aiheutuneet kustannukset sen jälkeen, kun se on toimitettu sovitettuun määräpaikkaan, kaikki purkaukustannukset määräpaikalla,

elleivät ne kuulu myyjälle kuljetussopimuksen perusteella, sekä tuontimuodollisuuksien kustannukset ja tuonnista aiheutuvat tullit, verot ja muut maksut. (ICC 2010, 64–67.)

4 CASE: YRITYS X, LOHITUOTTEET

Tämä luku käsittelee opinnäytetyön tutkimusosuutta. Tutkimus perustuu case-yrityksen tarpeeseen selvittää ja vertailla keskenään eri huolitsijoiden kuljetuskustannuksia lohituotteiden vientitoimituksissa Ruotsista Venäjälle. Tutkimus toteutettiin kesän 2013 aikana. Tiedonkeruumenetelminä on käytetty huolitsijoille lähetettyä tarjouspyyntöä sekä huolitsijoiden puhelinhaastatteluja. Saatujen tarjousten perusteella vertailtiin tutkimuksessa olleiden huolitsijoiden kuljetushintoja ja toimitusaikoja sekä huolitsijoiden joukosta valittiin case-yritykselle sopivimmat huolitsijat.

Seuraavaksi esitellään tarkemmin case-yritystä ja kala-alan tulevaisuutta Venäjällä, minkä jälkeen tarkastellaan tutkimuksen toteutusta, tutkimusaineiston läpikäyntiä sekä tutkimuksen tuloksia.

4.1 Yritysesittely

Case-yritys on helsinkiläinen yritys, joka on erikoistunut kauppaan Venäjän kanssa ja IVY:yn eli Itsenäisten valtioiden yhteisöön kuuluvien maiden kanssa. IVY:n jäseninä ovat Azerbaidžan, Armenia, Valko-Venäjä, Kazakstan, Kirgisistan, Moldova, Venäjä, Tadžikistan ja Uzbekistan.

Case-yrityksellä on venäläinen yhteistyökumppani, jolla on laaja jakeluverkosto. Jakeluverkostoon kuuluu yli 80 000 myyntipistettä, jotka kattavat 40% vähittäiskaupoista Pietarista Vladivostokiin. Jakeluverkosto koostuu maanlaajuisista ja paikallisista kauppaketjuista, tukuista sekä hotelli-, ravintola- ja catering-alan toimijoista.

Case-yrityksen ydintoiminta on vienti Venäjälle ja eurooppalaisten tuotteiden tehokkaan markkinoille tulon ja jakelun kohdealueella mahdollistaminen. Tällä hetkellä case-yrityksen liikevaihdosta suurin osa syntyy viennistä. Case-yritys ostaa elintarvikkeita eri valmistajilta, hoitaa vientitapahtumaan liittyvät toimet sekä myy tuotteita eteenpäin venäläiselle yhteistyökumppanille. Case-yrityksen jo viemiin tuotteisiin kuuluvat virvoitusjuomat. Vientilähetystensä hoitamisessa case-yritys käyttää yhtä huolitsijaa. Toimitukset tapahtuvat maanteitse.

Case-yritys tarjoaa myös tuotantomahdollisuuksia Venäjällä ja IVY:yn kuuluvissa maissa. Venäläisen yhteistyökumppanin kautta case-yritys voi rakentaa tuotantoketjun. Case-yrityksen käyttämät tehtaat ovat eurooppalaisten standardien mukaisia, ja ne on varustettu modernilla tuotantolaitteilla. Lisäksi case-yritys avustaa eurooppalaisia yrityksiä elintarvikkeiden sertifiointissa, jota tarvitaan viennin aloittamista varten.

Lohituotteiden vienti Venäjälle on case-yrityksen uusi projekti. Projektissa on mukana ruotsalainen valmistaja-yritys. Lohta pyydetään Norjassa, minkä jälkeen sitä fileoidaan ja käsitellään Ruotsissa. Valmistaja-yritys myy valmiita tuotteita case-yritykselle, joka myy niitä edelleen venäläiselle asiakkaalle. Toimitus tapahtuu Ruotsista Pietariin ja Moskovaan. Sen jälkeen venäläinen yhteistyökumppani huolehtii jakelusta Venäjällä. Projektin tavoitteena on viedä lämmin- ja kylmäsavustettua lohta. Lohta positioidaan Venäjän markkinoilla hyvälaatuisena ja erityisen puhtaana, sillä sitä pyydetään ja valmistetaan ekologisista ja puhtaita menetelmiä käyttäen. Lohta on tarkoitettu myydä premium-hintasegmentissä.

Projektin uskotaan menestyvän. Venäläiset pitävät länsieurooppalaisia elintarvikkeita korkealaatuisina, puhtaina ja kontrolloiduissa olosuhteissa valmistettuina. Nopeasti kasvava ostovoima ja valmius maksaa hyvistä tuotteista edistävät projektin menestystä. Kalatuotteiden kysyntä Venäjällä on jatkuvasti kasvussa. Kalan kulutus henkeä kohden oli vuonna 2011 25 kiloa, mikä on 12 kiloa enemmän kuin viisi vuotta aiemmin. Kalan kulutuksen ennustetaan yhä kasvavaan. (Potreblenie rybi v RF priblizhaetsya k pokazatelyam Yaponii 2013.) Kalan ja kalatuotteiden tuonti Venäjälle on alkanut vakiintua. Kalan ja kalatuotteiden tuontimäärät vuosina 2008-2011 on esitetty taulukossa 2.

TAULUKKO 2. Kalan ja kalatuotteiden tuontimäärät Venäjälle vuosina 2008-2011 (Nekotorye fakty po importu ryby v Rossiyu 2012)

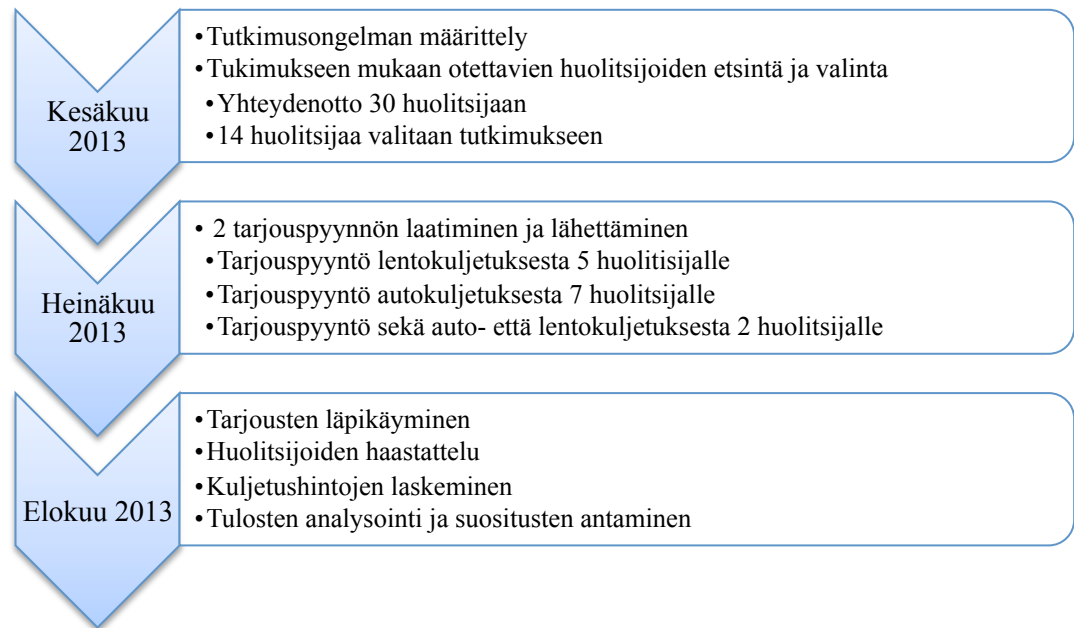
Vuosi	Kalan ja kalatuotteiden tuontimäärät
2008	839 000 tonnia
2009	886 000 tonnia
2010	888 000 tonnia
2011	850 000 tonnia

Vuoden 2011 tuonnista lohta oli noin 13%. 95% lohta tuotiin Norjasta, mikä on noin 304 824 tonnia. Norjasta tuodun lohen arvo oli 31 821 673 ruplaa, mikä on 96% lohen kokonaistuonnista. Tilaston mukaan lämminsavustetun lohen osuus moskovalaisissa kaupoissa on 9% kalan kokonaismyynnistä, kylmäsavustetun kalan osuus on 4% ja suolatun lohen osuus on 9%. (Horoshie perspektivy rossiyskogo rynka ryby i moreproduktov 2013). Kalan tuonti Moskovaan on 41% kokonaistuonnista Venäjälle. Kalan tuonti Pietariin on 28% (Import ryby v Rossiyu v 2012 godu: struktura i dinamika 2013).

Vaikka markkinapotentiaali on iso, projektiin liittyy myös haasteita. Suurin haaste on kova ja yhä kiristynvä kilpailu. Kalan markkinoilla dominoi muutama tuojayritys, jotka ovat olleet jo pitkään markkinoilla ja käytännössä hallitsevat suuret kauppaketjut. Markkinoilla jää yhä vähemmän tilaa uusille tulokkaille. (Import ryby v Rossiyu v 2012 godu: struktura i dinamika 2013.)

4.2 Tutkimuksen toteutus

Tutkimus toteutettiin kolmessa vaiheessa kesän 2013 aikana. Ensimmäisessä vaiheessa määritettiin tutkimusongelma ja löydettiin tutkimukseen mukaan otettavat huolitsijat. Tutkimuksen toisessa vaiheessa valituille huolitsijoille lähetettiin tarjouspyynnöt ja haastateltiin huolitsijat. Viimeisessä vaiheessa saadut tulokset analysoitiin ja huolitsijoille annettiin suositukset. Tutkimuksen aikataulu on kuvattu kuviossa 6.



KUVIO 6. Tutkimuksen aikataulu

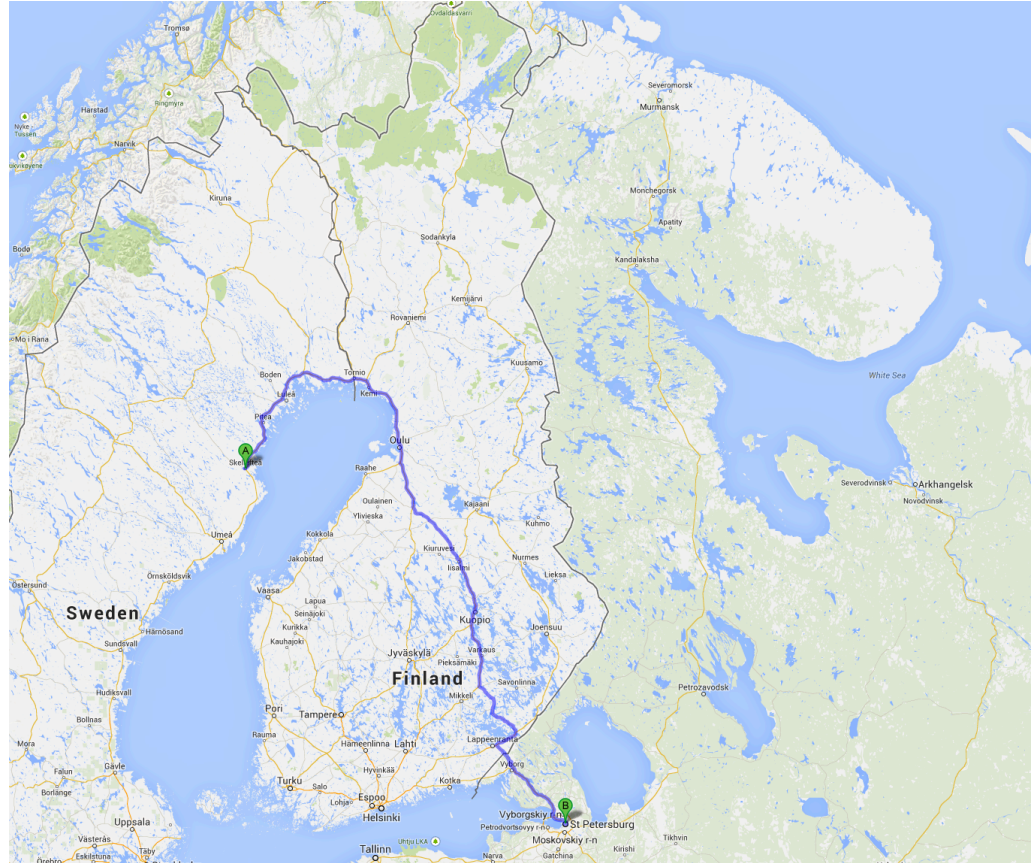
4.2.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Tutkimuksen lähtökohtana oli selvittää kuljetuskustannuksia Ruotsista Venäjälle vietäville lohituotteille. Tutkimuksen ensisijaisena tarkoituksena oli löytää case-yritykselle huolitsijat, jotka voisivat hoitaa autokuljetuksia. Case-yrityksen arvion mukaan täyskuormien maantiekuljetus tulee olemaan tärkein kuljetusmuoto lohituotteille, joten tutkimuksessa keskityttiin pääosin täyskuormien lähetyksiin.

Täyskuormalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sellaista lähetystä, joka täyttää koko kuormatilan, ja näin ollen yhdessä autossa kuljetetaan yhden asiakkaan tavaraa. Tutkimuksessa selvitettiin myös mahdollisuuksia toimittaa osakuormia maanteitse. Osakuormalla tarkoitetaan sellaista lähetystä, joka ei täytä koko kuormatilaa, mikä antaa mahdollisuuden kuljettaa samassa autossa useamman asiakkaan tavaraa. Tarkasteluun otettiin myös ovelta ovelle -lentokuljetuksia kiireellisille lähetyksille.

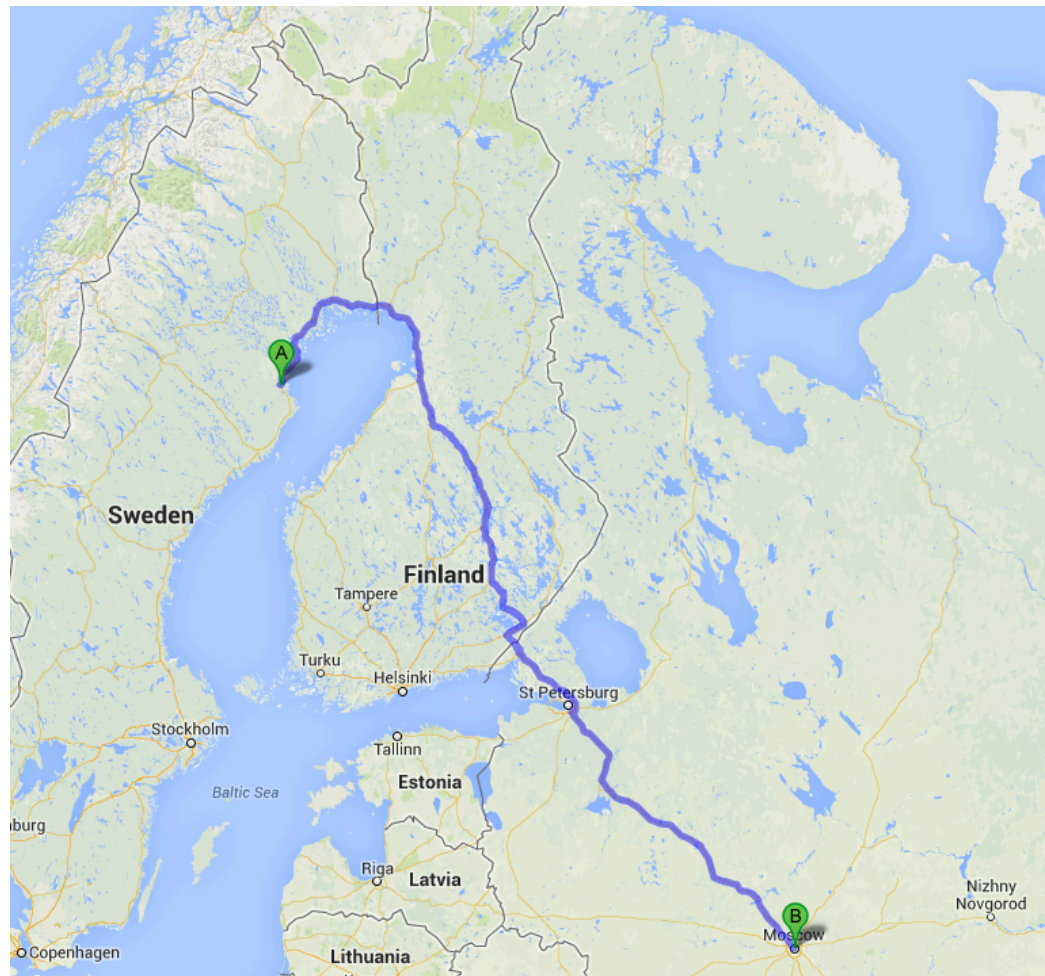
Toimeksiantaja rajasi heti pois kuljetuksia meriteitse, sillä tämä kuljetusmuoto on hidas verrattuna lento- ja autokuljetuksiin. Koska toimituksen nopeus on erityisen tärkeää helposti pilaantuvien tuotteiden kuljetuksissa, tutkimuksessa keskittyttiin pelkästään nopeisiin kuljetusmuotoihin. Kuljetuksia rautateitse rajattiin myös pois, sillä rautatiekuljetukset ovat kannattavia vain pitkillä matkoilla ja suurilla rahtimäärillä.

Toimitukset on suunniteltu tapahtuvan Skellefteåsta Pietariin ja Skellefteåsta Moskovaan. Skellefteå sijaitsee pohjoisessa Ruotsissa, josta ajamalla pääsee Venäjälle Suomen kautta. Mahdolliset kuljetusreitit maanteitse on esitetty kuvassa 1 ja 2. Kohta A kuvissa on Skellefteå. Kohta B esittää määränpään.



KUVA 1. Mahdollinen kuljetusreitti maanteitse Skellefteåsta Pietariin (Google maps 2013)

Reitin pituus on noin 1100 kilometriä. Arvioitu kuljetusaika on 3-4 päivää.

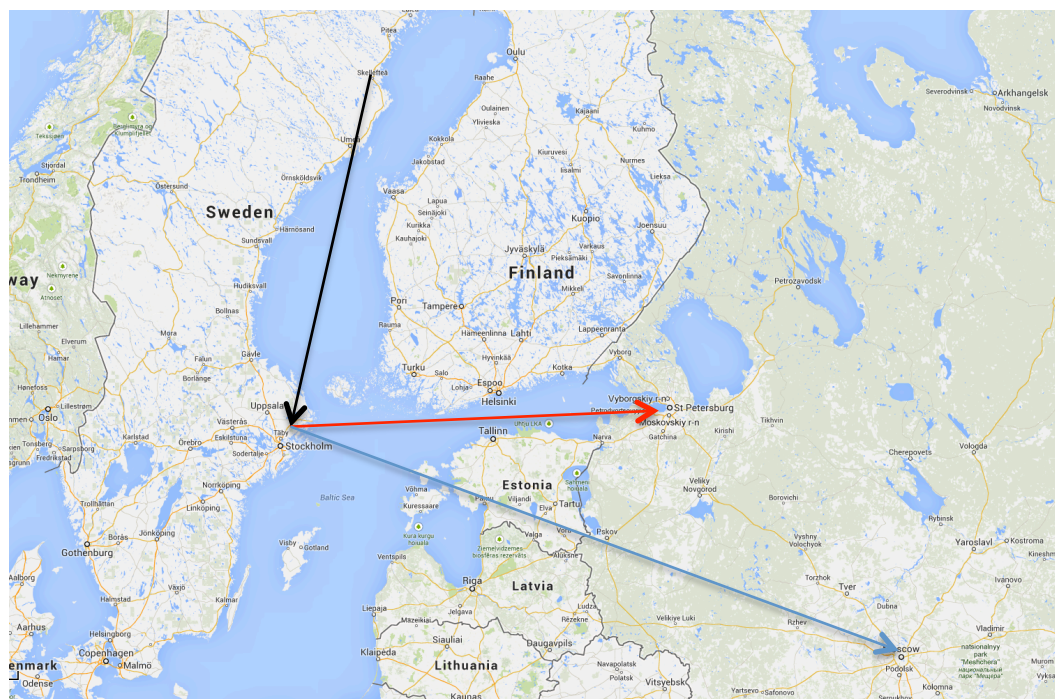


KUVA 2. Mahdollinen kuljetusreitti maanteitse Skellefteåsta Moskovaan (Google maps 2013)

Reitin pituus on noin 1800 kilometriä. Arvioitu kuljetusaika on 4-5 päivää.

Skellefteå lentokenttä sijaitsee 30 kilometrin etäisyydellä lohituotteiden noutopaikasta. Skellefteå lentokenttä on Ruotsin kymmenen isoimman kotimaisia lentoja tarjoavan lentokentän joukossa, ja siitä liikennöidään säännöllisesti lentoja esimerkiksi Arlandan kansainväliselle lentokentälle (About Skellefteå Airport 2013). Arlandasta Venäjälle lähtevillä lennoilla olisi mahdollista kuljettaa lohituotteita.

Kuvassa 3 on esitetty mahdollinen reitti lentoteitse tapahtuvalle toimitukselle. Lento Skellefteåsta Arlandaan on merkitty mustalla nuolella, Arlandasta Pietariin punaisella ja Moskovaan sinisellä.



KUVA 3. Mahdollinen kuljetusreitti lentoteitse tapahtuvalle toimitukselle (Google maps 2013)

Pietariin lentokuljetuksen tapauksessa reitin pituus on noin 1600 kilometriä ja Moskovaan lentokuljetuksen tapauksessa noin 2300 kilometriä. Arvioitu kuljetusaika lentoteitse tapahtuvalle toimitukselle on 2-3 päivää riippumatta siitä, toimitetaanko lähetykset Pietariin tai Moskovaan.

4.2.2 Huolitsijoiden etsintä

Tässä vaiheessa valittiin vertailuun mukaan otettavat huolitsijat. Tutkimuksessa mukana olevista huolitsijoista vain yksi oli jo ennestään tuttu case-yritykselle. Loput huolitsijat olivat täysin uusia. Huolitsijoiden etsintäprosessi toteutettiin luvussa 2.1.1 kuvatulla tavalla. Uusien huolitsijoiden löytämiseksi tutkittiin suomalaisten, ruotsalaisten, venäläisten ja kansainvälisten huolitsijoiden kotisivuja sekä Internet-sivuilta löytyviä tietoja huolitsijoiden maineesta ja kokemuksista sekä asiakkaiden tyytyväisyydestä. 30 potentiaalisen huolitsijan löydettyä kuljetusliikkeiden yhteyshenkilöihin otettiin yhteyttä, jotta herättää huolitsijoiden mielenkiintoa case-yritystä kohtaan ja varmistaa huolitsijoiden tarjoamat palvelut. Yhteydenoton aikana kuvattiin huolintapalveluille asetettavat tavoitteet, kysyttiin

kiinnostuksesta yhteistyöstä sekä varmistettiin, että huolitsijoilla vaadittavat henkilöresurssit ja lämpötilasäädelyihin kuljetuksiin sopiva kalusto on saatavilla.

Saatujen tietojen perusteella valittiin 14 toimittajaa, joilla näytti olevan edellytykset palvella case-yrityksen tarpeita. Maantiekuljetuksille valittiin kolme suomalaista, kolme ruotsalaista ja kolme venäläistä huolitsijaa. Vain kahdella niistä oli tarjota lentokuljetuksia, minkä takia ovelta ovelle -lentokuljetuksille valittiin lisäksi viisi lentorahtipalvelua tarjoavaa kansainvälistä huolitsijaa. Vertailussa mukana olleiden huolitsijoiden nimiä ei tuoda esille, ja niistä käytetään nimityksiä A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M ja N.

4.2.3 Tarjouspyynnön lähettäminen

Luvussa 2.1.1 todettiin, että tarjouspyynnön pitää olla seikkaperäinen ja siinä tulee mahdollisimman tarkkaan ja yksityisellisesti määritellä mitä huolitsijalta vaaditaan. Tämän takia tutkimuksen tarjouspyyntöön panostettiin huolellisesti sekä siinä annettiin yksityiskohtaisia tietoja kuljetuksesta ja toimitettavasta tavaresta.

Tutkimusta varten laadittiin kaksi tarjouspyyntöä: tarjouspyyntö autokuljetuksesta (LIITE 9) ja tarjouspyyntö lentokuljetuksesta (LIITE 10). Molemmissa tarjouspyynnöissä pyydettiin tarjoamaan rahtia erikokoisille lähetyksille Skellefteåsta Pietariin ja Skellefteåsta Moskovaan.

Tarjouspyynnöissä kerrottiin kuljetettavasta tavarasta ja sen kuljetuslämpötilasta. Lisäksi tarjouspyynnöissä oli oma kohta tuotteiden pakkauksista ja niiden mitoista ja painoista. Huolitsijoille annettiin rahduspainoperusteita. Alunperin tutkimuksen tavoitteena oli pyytää maantierahtia 5 000kg:n lähetyksille eli osakuormille ja 20 000 kg:n lähetyksille eli täyskuormille. Huolitsijoiden etsintävaiheessa tuli esille, että huolitsijat eivät pysty tarjoamaan rahtia osakuormille. Tämän takia maantiekuljetuksen tarjouspyyntöön rahduspainusteeksi oli määritelty 20 000 kg. Huolitsijoiden haastattelujen aikana selvitettiin tarkemmin miksi lohituotteiden osakuormien toimitus ei ole mahdollinen. Ovelta ovelle -lentokuljetuksen tarjouspyynnössä pyydettiin tarjoamaan noutopalvelua lähtömaassa, lentorahtia neljälle erikokoiselle lähetykselle sekä jakelupalvelua kohdemaassa. Lähetyksen painot ja

mitat on esitetty taulukossa 3. Case-yrityksen arvion mukaan valitut lähetyskoot ovat suunnilleen keskimääräisiä lähetyskokoja, joita toimitetaan usein.

TAULUKKO 3. Lentolähetysten mitat ja painot

Lähetys	Paino	Mitat	Pakkaus
Lähetys 1	65 kg	60x45x41cm	termolaatikko
Lähetys 2	150 kg	120x80x45cm	Styroksilaatikko, lastattu EUR-lavan päälle
Lähetys 3	250 kg	120x80x75cm	Styroksilaatikko, lastattu EUR-lavan päälle
Lähetys 4	500 kg	120x80x150cm	Styroksilaatikko, lastattu EUR-lavan päälle

Toimituskaupungeiksi valittiin Pietari ja Moskova. Toimitusehtona oli DAP, St. Petersburg, Incoterms 2010 ja DAP, Moscow, Incoterms 2010. Huolitsijoiden etsintävaiheessa tuli esille, etteivät venäläiset huolitsijat tee tarjousta euroissa. Tämän takia valuuttaa ei ollut erikseen määritelty tarjouspyynnöissä. Tarjouksessa oli pyydetty ilmaisemaan arvioitu kuljetusaika. Luvattuun kuljetusaikaan tulee lisätä vielä ainakin yksi päivä, joka tarvitaan tullaukseen.

Case-yrityksen ja venäläisen yhteistyökumppanin välisen sopimuksen perusteella tullaus tapahtuu asiakkaan toimesta. Tarjouspyynnössä oli myös määritelty tullauspaikka, koska tullaus on tärkeä osa viennistä Venäjälle ja tullauspaikan kaukainen sijainti toimituspaikasta voi huomattavasti vaikuttaa kuljetuksen lopulliseen hintaan. Tarjouspyynnössä oli myös pyydetty ilmaisemaan maksu kuljetukseen tarvittavien asiakirjoista sekä kuormauksen, tullauksen ja purkauksen vapaan ajan ylittämistä. Tarjoukset pyydettiin toimittamaan 25.7.2013 mennessä.

4.2.4 Tarjousten läpikäynti ja huolitsijoiden haastattelut

Huolitsijoille annettiin tarjouspyynnössä määräaika, johon mennessä tarjousta odotettiin, mutta huolitsijat eivät noudattaneet määräaikaa. Kaikki tarjoukset kuitenkin saatiin elokuuhun mennessä. Sen jälkeen, kun viimeinen tarjous oli saatu, tarjoukset käytiin läpi. Ensin laskettiin kuljetuskustannukset lisäämällä perusra-

din hintaan maksut asiakirjoista ja kaikki muut ilmoitetut hintalisät. Tämän jälkeen laadittiin vertailuaineisto, jonka perusteella saatiin selville huolitsijoiden edullisuusjärjestys. Case-yritys ei halua julkaista kuljetushintoja yrityksen ulkopuolelle, minkä johdosta vertailuaineistoa ei tuoda kokonaisuudessaan esille vaan kuljetuksen hinnat ilmaistaan vertailulukuina. Edullisinta hintaa vasta luku 1. Muiden huolitsijoiden hintoja on verrattu tähän halvimpaan hintaan. Esimerkiksi jos edullisimman kuljetuksen hinta on 1000 euroa, se vastaa lukua 1. Jos kuljetuksen hinta on 1200 euroa, sitä hintaa vastaa luku 1,2. Valuuttana laskelmissa käytettiin euroa. Tarjouksissa oli käytetty valuuttana myös Venäjän ruplaa, joka muunnettiin euroksi käyttämällä 6. elokuun 2013 valuuttakurssia.

Oikeat kuljetushinnat varmistettiin kaikkien huolitsijoiden avoimilla puhelinhaastatteluilla. Huolitsijoiden etsintävaiheessa oli tullut esille, että huolitsijat eivät pysty tarjoamaan rahtia osakuormille. Maantierahtien tarjoavien huolitsijoiden haastattelujen aikana selvitettiin myös miksi osakuormien toimitus ei ole mahdollinen. Haastattelut toteutettiin venäjän, suomen ja englannin kielellä sekä suoritettiin työpäivän aikana. Haastattelut kestivät kymmenestä minuutista noin kahteenkymmeneen viiteen minuuttiin haastateltavasta riippuen. Maantierahtia tarjoavien huolitsijoiden haastattelut nauhoitettiin. Lentorahtia tarjoavien huolitsijoiden haastattelujen aikana tehtiin muistiinpanot.

4.3 Tutkimuksen tulokset

4.3.1 Kuljetuspalvelut Ruotsin ja Venäjän välillä

Huolitsijoiden etsintävaiheessa kävi ilmi, että on aika haastavaa löytää huolitsija, joka tarjoaa kuljetuspalveluja Ruotsin ja Venäjän välillä ja jolla on tarvittava lämpötilahallittaviin kuljetuksiin soveltuvaa kalustokapasiteettia. 30 huolitsijoista, joihin otettiin yhteyttä, vain puolet pystyi tarjoamaan rahtia Ruotsista Venäjälle. Monet huolitsijat ovat tuoneet esille, että Venäjän tullilainsäädäntö on vaikea ja erityisen monimutkainen. Lisäksi Venäjän kauppaan liittyy paljon hyvin erilaisia haasteita. Tämän takia monet huolitsijat joko eivät lainkaan tarjoa kuljetuksia tai tarjoavat kuljetuspalveluja Venäjälle rajoitetusti, esimerkiksi voivat tarjota vain pari kuljetusta viikossa.

Saatujen tulosten pohjalta voidaan todeta, että sopivan huolitsijan löydyttyä case-yrityksen on pyrittävä pitkäaikaisiin asiakassuhteisiin huolitsijan kanssa ja on pidettävä nämä asiakassuhteet yllä jatkuvasti. Kuten luvussa 2.1.2 todettiin, pitkäaikaisista asiakassuhteista on myös etua huolitsijalle. Kuljetustilauksia voidaan keskittää, jotta huolitsija olisi kiinnostunut case-yrityksestä ostajana. Case-yrityksestä voi tulla tärkeä asiakas huolitsijalle, minkä takia huolitsija toimii ongelmanratkaisijana toimitusketjussa.

4.3.2 Lohituotteiden osakuormien kuljetukset

Huolitsijoiden haastatteluissa selvitettiin miksi lohituotteiden osakuormien toimitus ei ole mahdollinen. Huolitsijat olivat tuoneet esille, että lohituotteiden kuljettamiseen liittyy monenlaisia vaatimuksia, joita on ehdottomasti noudettava. Yksi tärkeimmistä vaatimuksista on lämpötilavaatimus, mikä tekee muun tavaran kuljettamisen samassa autossa haasteelliseksi. Lämpötilan hallinta on vaikeaa, jos samassa autossa kuljetetaan tuotteita, joille on asetettu eri kuljetuslämpötilat. Esimerkiksi kalatuotteiden ja teollisten tuotteiden kuljettaminen samassa kuormatilassa voi johtaa kuormatilassa lämpötilan nousuun liian korkealle, minkä takia kalatuotteet pilaantuvat. Teollisiin tuotteisiin lukeutuvat esimerkiksi keksit, sokearit, viljat, mausteet, kahvi, tee, kaakao ja makeiset.

”Vaatimusten mukaisen kuljetuslämpötilan hyvä hallinta on tärkein lähtökohta elintarvikekuljetuksen onnistumiselle.” (Huolitsija F 2013)

”Kalatuotteiden kuljetus vaatii erityistä tarkkuutta ja huolellisuutta sekä pääsääntöisesti erilliskuljetusta.” (Huolitsija H 2013)

”Jos samassa trailerissa kuljetetaan esimerkiksi kalatuotteita ja teollisia tuotteita lämpötilat eivät mitenkään säily vaatimusten mukaisena.” (Huolitsija G 2013)

Lisäksi ongelmana lohituotteiden kuljetuksessa on se, että kala on niin voimakas-tuoksuista, että sen haju voi siirtyä muihin tuotteisiin. Sen takia kalatuotteita suositellaan kuljetettavaksi erillään muista tuotteista, vaikka kala onkin pakattu kunnolla.

*”Kalatuotteiden voimakas haju tarttuu helposti muihin tuotteisiin. Eihän kukaan asiakkailta halua saada kalalta haisevaa tuotetta”.
(Huolitsija A 2013)*

Teoriassa case-yrityksen lohituotteita voidaan toki kuljettaa samassa kuormatilassa toisen yrityksen kalatuotteiden kanssa. Käytännössä tutkimuksessa mukana olevilla huolitsijoilla ei ole asiakkaita, jotka veisivät osakuormina Venäjälle samankaltaisia kuin case-yrityksen kalatuotteita, joille olisi asetettu sama kuljetuslämpötila. Lisäksi tavaran noutoihin eri asiakkailta menee muutama päivä, ja lohta ei välttämättä ehditä kuljettaa Venäjälle riittävän nopeasti. Tämän takia on hyvin todennäköistä, että lohituotteet pääsevät kaupan hyllylle silloin, kun parasta ennen -päivämäärä lähestyy.

”Yhteiskuljetus on teoriassa mahdollinen samoille tuoteryhmille eli meidän tapauksessa kun kuormatilaan lastataan vain samaa kuljetuslämpötilaa vaativia kalatuotteita, mutta ei se välttämättä pelitä kansainvälisessä maantieliikenteessä.” (Huolitsija C 2013)

”Saattaa mennä pitkäkin aikaa useamman tavarantoimittajan lähetysten yhdistelemiseen.” (Huolitsija B 2013)

”Meidän asiakkaat vie täyskuormia.” (Huolitsijat E 2013)

Huolitsijoiden mukaan on kustannustehokkainta kuljettaa täyskuormia tavallisella puoliperävaunuyhdistelmällä, jonka kantavuus on vähintään 20 000kg. Pienemmän kantavuuden omaavan auton työkustannukset ja kuljetuskaluston kustannukset ovat samoja kuin puoliperävaunuyhdistelmällä, joten pienemmän trailerin tilaaminen ei myöskään ole ratkaisu 5 000 kg:n lähetyksille.

”Pienemmän auton tilaaminen ei auta asiaa. Polttoaineesta ja huollosta joutuu maksamaan. Kuljettajillekin pitää maksaa palkkaa”. (Huolitsija D 2013)

Ottaen huomioon kaikki yllä mainitut seikat 5 000 kg:n lähetysten kuljettaminen autokuljetuksin ei ole mahdollinen. Case-yrityksen tulee pyrkiä toimittamaan lohituotteita suurempina erinä eli kuljettamaan täyskuormia.

Seuraavaksi tarkastellaan maksuja asiakirjoista, muita mahdollisia kustannuksia ja huolitsijoiden hinnoittelussa ilmenneitä eroja, minkä jälkeen siirrytään kuljetushintojen tarkasteluun. Aluksi käydään läpi täyskuormien kuljetuksia maanteitse ja seuraavaksi ovelta ovelle -lentokuljetuksia. Kunkin kuljetusmuodon tarkastelun

jälkeen on lyhyt yhteenveto huolitsijoiden edullisuusjärjestyksestä ja suosituksista case-yritykselle.

4.3.3 Maksut asiakirjoista ja mahdolliset lisäkustannukset

Tarjouksissa ja huolitsijoiden haastatteluissa saatiin tarkat tiedot asiakirjojen laadinnasta aiheutuvista kustannuksista, mahdollisista lisäkustannuksista ja niiden vaikutuksesta lopulliseen kuljetushintaan. Lopullinen kuljetushinta autokuljetuksessa lasketaan lisäämällä perusrahtiin erilaisia hintalisiä, kuten polttoainelisiä, lämpöautosta veloitettavaa thermolisää, maksua lastaus-, tullaus- ja purkausajan ylittämisestä sekä huolintamaksuja kuljetusasiakirjoista. Kuten luvussa 3.3.2 todettiin autokuljetuksiin tarvitaan huolitsijan laatima CMR-rahtikirja, TIR-carnet, ennakkoilmoittaminen Venäjän tullille sekä vienti-ilmoitus. Lopullinen kuljetushinta ovelta ovelle -lentokuljetuksessa lasketaan lisäämällä rahtiin polttoainelisiä, maksua määritetystä lämpötilasta, turvallisuuslisää, turvatarkastusmaksua, maksua vapaa-ajan ylittämisestä sekä huolintamaksua asiakirjoista. Kuten luvussa 3.3.2 todettiin, ovelta ovelle -lentokuljetuksen hintaan lisätään maksut AWB-rahtikirjasta sekä vienti-ilmoituksesta.

Autokuljetusta tarjoavien huolitsijoiden hinnoittelussa oli eroja sekä rahdin hinnassa että hintalisissä. Ruotsalaisten ja suomalaisten huolitsijoiden rahtihinnat olivat suhteellisen samaa luokkaa. Venäläisten huolitsijoiden rahtihinnat olivat suomalaisia ja ruotsalaisia edullisempia, vaikka venäläisten huolitsijoiden rahtiin jo sisältyivät polttoainelisiä ja thermolisä. Ruotsalaisilla ja suomalaisilla huolitsijoilla nämä lisät oli erikseen määritelty. Venäläisten huolitsijoiden maksut vienti-ilmoituksesta olivat suomalaisten ja ruotsalaisten huolitsijoiden maksuja korkeimpia. Venäläisten huolitsijoiden vienti-ilmoituksen korkeita hintoja selittää tarve kääntyä suomalaisten tai ruotsalaisten yhteistyökumppanien puolelle vienti-ilmoitusten tekemisen yhteydessä. Samaan aikaan suomalaisten ja ruotsalaisten huolitsijoiden veloittamat maksut vapaa-ajan ylittämisestä ovat kaksinkertaisia verrattuna venäläisten huolitsijoiden veloittamiin maksuihin. CMR:n ja TIR-Carnetin hintojen ero ei ollut suuri.

Lentokuljetuksia tarjoavien huolitsijoiden hinnoittelussa suurimmat erot olivat perusrahdin hinnoissa. Hintalisien, AWB-rahtikirjan ja vienti-ilmoituksen hintojen ero eri huolitsijoilla ei ollut kovinkaan suuri.

4.3.4 Huolintapalvelujen keskittäminen autokuljetuksessa

Kuljetustarjouksia täyskuormalle Pietariin ja Moskovaan oli saatu yhdeksältä huolitsijalta. Huolitsijat sisältyivät kuljetustarjouksiin kuljetuskaluston maksimikantavuudet. Venäläisillä huolitsijoilla maksimikantavuus oli noin 20 000 kiloa, kun suomalaisilla ja ruotsalaisilla oli 21 000 kiloa. Kaikissa perävaunuissa on kuitenkin 33 lavapaikkaa. Maksimikantavuuteen ei oteta kantaa, sillä valmistajayrityksen käyttämästä pakkaustavasta johtuen 33 EUR-lavan paino on noin 20 000 kg eli käytännössä ruotsalaisten ja suomalaisten huolitsijoiden kuljetuskaluston suurempaa kantavuutta ei voida hyödyntää.

Kuljetuskustannusten vertailu täyskuormalle Pietariin on esitetty taulukossa 4. Vertailutaulukossa halvinta kuljetushinta vastaa luku 1 ja muut huolitsijat on verrattu tähän edullisempaan hintaan.

TAULUKKO 4. Kuljetuskustannusten vertailu, täyskuorma, Pietari

Sija	Huolitsija	Maa	Hinta	Kuljetusaika
1.	C	Venäjä	1	3-4 päivää
2.	A	Venäjä	1,05	3-4 päivää
3.	B	Venäjä	1,25	3-4 päivää
4.	E	Suomi	1,44	3-4 päivää
5.	H	Ruotsi	1,57	4-5 päivää
6.	I	Ruotsi	1,60	4-5 päivää
7.	G	Ruotsi	1,7	3-4 päivää
8.	F	Suomi	1,73	3-4 päivää
9.	D	Suomi	1,74	4 päivää

Taulukosta käy ilmi, että luvatut kuljetusajat ovat sopivia kaikilla huolitsijoilla, sillä lohituotteet pääsevät kaupan hyllylle hyvissä ajoin ennen parasta ennen -päivämäärä. Nopein luvattu kuljetusaika on 3-4 päivää. Kuljetuskustannuksissa oli huolitsijoiden välillä suuria eroja. Venäläinen huolitsija C on edullisin. Venäläinen huolitsija A:n tarjoamat hinnat ovat melko lähellä C:n tarjoamia, mutta mui-

den huolitsijoiden kuljetushinnat eivät kilpaile C:n kanssa. Kalleimmat huolitsijat ovat suomalaiset huolitsijat F ja D sekä ruotsalainen huolitsija G. Niiden hinnat ovat yli 70% kalliimpia kuin C:n hinnat.

Kuljetuskustannusten vertailu täyskuormalle Moskovaan on esitetty taulukossa 5.

TAULUKKO 5. Kuljetuskustannusten vertailu, täyskuorma, Moskova

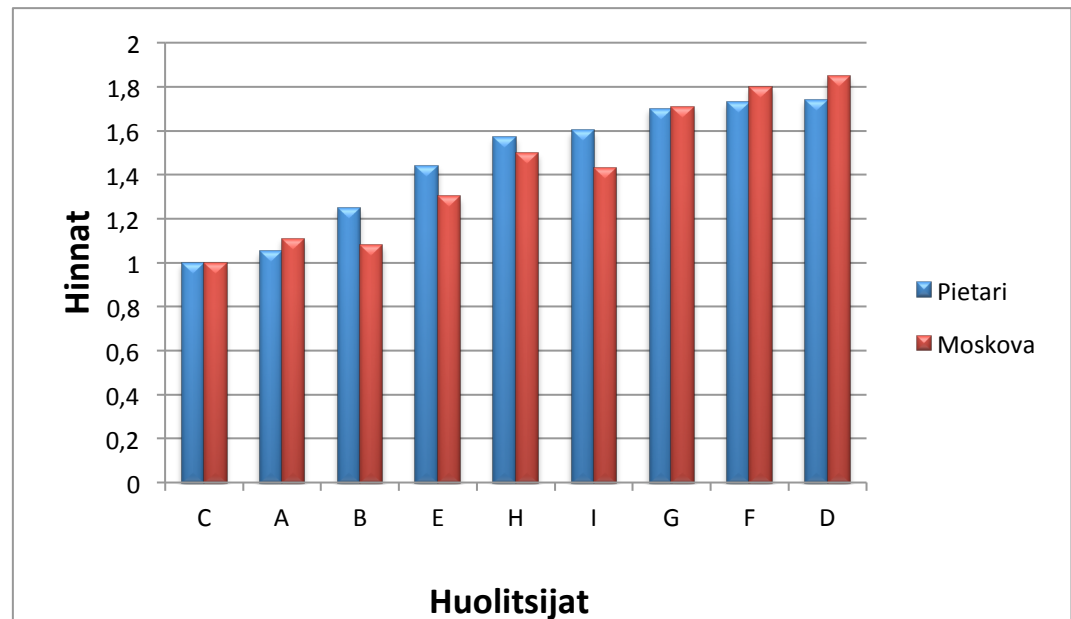
Sija	Huolitsija	Maa	Hinta	Kuljetusaika
1.	C	Venäjä	1	4-5 päivää
2.	B	Venäjä	1,08	4-5 päivää
3.	A	Venäjä	1,11	4-5 päivää
4.	E	Suomi	1,30	5-6 päivää
5.	I	Ruotsi	1,43	5-6 päivää
6.	H	Ruotsi	1,50	6 päivää
7.	G	Ruotsi	1,71	4-5 päivää
8.	F	Suomi	1,80	5 päivää
9.	D	Suomi	1,85	5 päivää

Venäläinen huolitsija C oli taas edullisin huolitsija, ja ero seuraavaan huolitsijaan on 8%. Kuljetusajoiltakin C oli nopeimpien joukossa. Muiden huolitsijoiden hintaerojen suuruusprosentti on melko korkea. Esimerkiksi C:n hintaero neljäksi sijoittuneeseen huolitsijaan on jo 30%. Kalleimmat huolitsijat ovat suomalaiset huolitsijat F ja D. F:n ja D:n kuljetushinnat ovat yli 80 % kalliimpia kuin C:n hintoja.

Luvatut kuljetusajat vaihtelevat neljästä päivästä kuuteen päivään. 4-5 päivää voidaan pitää sopivana kuljetusaikana. 6 päivää saattaa olla liian pitkä kuljetusaika, sillä siihen tulee vielä lisätä tullaukseen tarvittavaa aikaa. Näin olleen lohituotteita ei välttämättä ehditä toimittaa kauppaan kaksi viikkoa ennen parasta ennen -päiväyksen umpeutumista.

Yhteenveto

Kuviossa 7 on esitetty kaikkien huolitsijoiden kuljetushinnat sekä Pietariin että Moskovaan.



KUVIO 7. Täyskuormien maantiekuljetusten hintavertailu

Täyskuormien kohdalta voittajasta ei ollut epäselvyyttä. Kokonaisuudessaan huolitsija C tarjosi parhaan hinnan toimituksille sekä Moskovaan että Pietariin. Kuljetusajoiltaan huolitsija C oli myös nopeimpien huolitsijoiden joukossa. Näin ollen kuljetus- ja huolintapalvelut suositellaan keskitettäväksi huolitsija C:lle. Venäläinen huolitsija A myös suoriutui melko hyvin vertailussa. A:n kuljetushintojen ero verrattuna C:n hintoihin ei ollut kovinkaan iso, minkä takia huolitsijaa A voidaan suositella käytettäväksi erikoistapauksissa, esimerkiksi jos C:lla ei ole kalustoa tarvittavaan aikaan ja tarvittavassa paikassa.

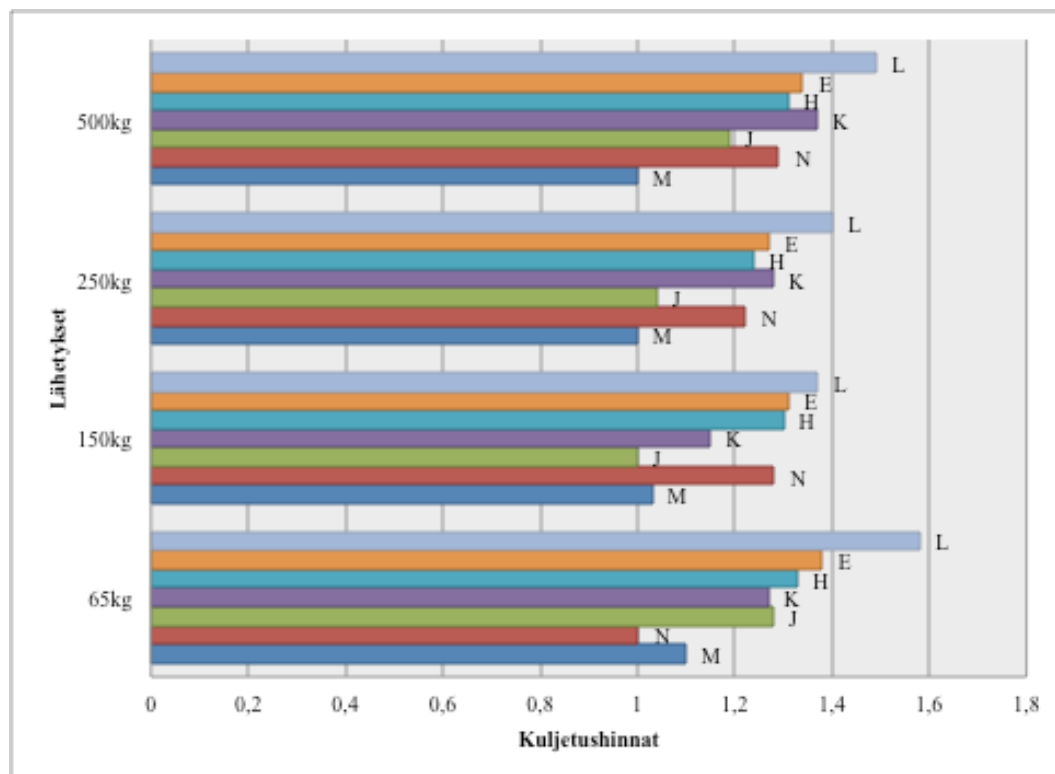
4.3.5 Huolintapalvelujen keskittäminen ovelta ovelle -lentokuljetuksessa

Tässä alaluvussa tarkastellaan aluksi ovelta ovelle -lentokuljetuksen kustannuksia Pietariin. Seuraavaksi tarkastellaan kuljetuskustannuksia Moskovaan. Case-yritys ei ole koskaan hoitanut kuljetuksiaan lentoteitse, minkä takia kaikki huolitsijat ovat täysin uusia case-yritykselle.

Ovelta ovelle -lentokuljetus, Pietari

Luvatut kuljetusajat olivat kaikilla huolitsijoilla paitsi K:lla ja H:lla 2-3 päivää. K ja H toimittavat lähetykset 3-4 päivän sisällä. Kaikkien huolitsijoiden kuljetusajat voidaan kuitenkin pitää sopivina, sillä lohituotteet toimitetaan määränpähän hy-

vissä ajoin ennen parasta ennen –päiväyksen umpeutumista. Kuljetuskustannuksia ovelta ovelle -lentokuljetuksessa Pietariin on esitetty kuviossa 8.



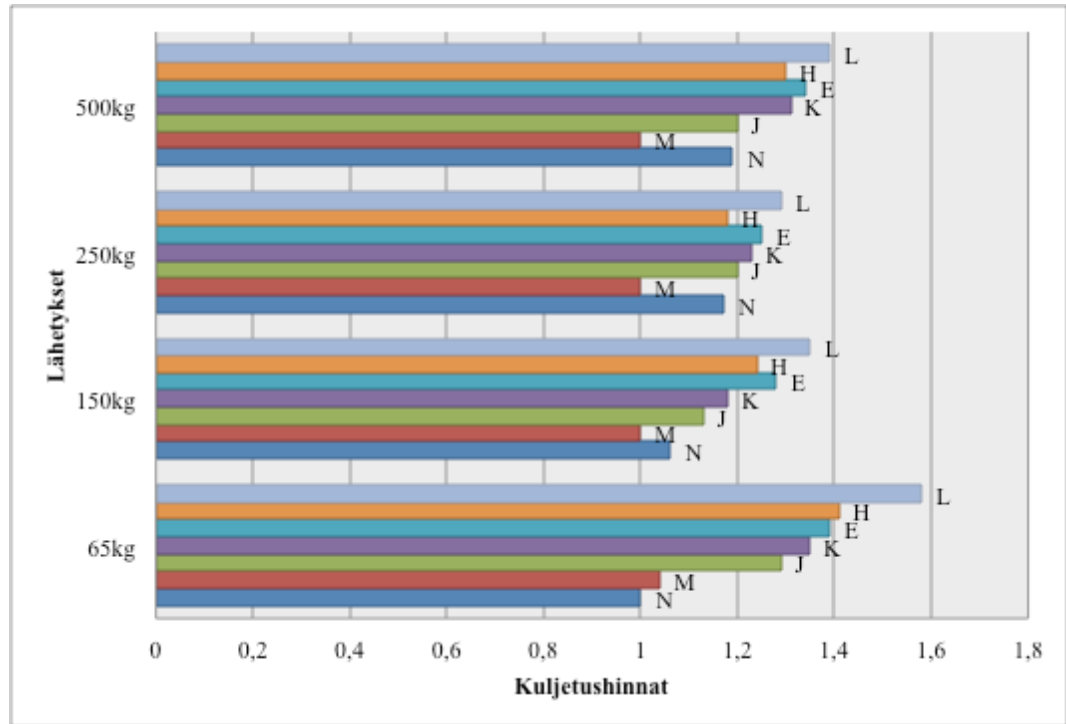
Huolitsija	Maa	65 kg	150 kg	250 kg	500 kg
L	kansainvälinen	1,58	1,37	1,4	1,49
E	Suomi	1,38	1,31	1,27	1,34
H	Ruotsi	1,33	1,3	1,24	1,31
K	Kansainvälinen	1,27	1,15	1,28	1,37
J	Kansainvälinen	1,28	1	1,04	1,19
N	Kansainvälinen	1	1,28	1,22	1,29
M	kansainvälinen	1,1	1,03	1	1

KUVIO 8. Kuljetuskustannusten vertailu, ovelta ovelle -lentokuljetus, Pietari

Huolitsija N on hinnaltaan halvin 65 kg:n lähetyksessä, huolitsija J 150 kg:n lähetyksessä ja huolitsija M 250 kg:n ja 500 kg:n lähetyksessä. Huolitsija M on kuitenkin kaikissa painoluokissa kahden parhaan huolitsijan joukossa. Pienemmässä painoluokassa M:n ero ensimmäiseksi sijoittuneeseen huolitsijaan on 10%, 150 kg:n lähetyksessä vain 3%. Huolitsija L:n hinnat eivät kilpaile lainkaan muiden hintojen kanssa.

Ovelta ovelle -lentokuljetus, Moskova

Kuljetusajat olivat kaikilla huolitsijoilla paitsi H:lla 2-3 päivää. H ilmoitti toimittavansa lähetykset 3-4 päivän sisällä. Kaikki kuljetusajat ovat kuitenkin sopivia, ja lohituotteet toimitetaan Venäjälle riittävän nopeasti. Kuljetuskustannuksia ovelta ovelle -lentokuljetuksessa Moskovaan on esitetty kuviossa 9.



Huolitsija	Maa	65 kg	150 kg	250 kg	500 kg
L	kansainvälinen	1,58	1,35	1,29	1,39
H	Ruotsi	1,41	1,24	1,18	1,3
E	Suomi	1,39	1,28	1,25	1,34
K	Kansainvälinen	1,35	1,18	1,23	1,31
J	Kansainvälinen	1,29	1,13	1,2	1,2
M	Kansainvälinen	1,04	1	1	1
N	kansainvälinen	1	1,06	1,17	1,19

KUVIO 9. Kuljetuskustannusten vertailu, ovelta ovelle -lentokuljetus, Moskova

M on edullisin suuressa painoluokassa, ja N on edullisin pienemmässä painoluokassa. Hintakerot eivät ole suuria pienessä painoluokassa. 65 kg:n lähetyksessä M:n kuljetuskustannukset ovat 4% korkeimpia kuin N:lla, 150 kg:n lähetyksessä 6% alhaisempia kuin N:lla. Suuressa painoluokassa hintakerot kasvavat. 250 kg:n

lähetyksessä N:n kuljetuskustannukset ovat 17% korkeimpia kuin N:lla ja 500 kg:n lähetyksessä 19% korkeampia. Huolitsija L on taas kallein kaikissa painoluokissa ja ei pärjää vertailussa.

Yhteenveto

Taulukossa 6 on esitetty edullisin huolitsija eri lähetyksille. Huolitsijoiden kuljetusajoissa ei ollut eroa, minkä takia huolitsijat arvioidaan hinnan perusteella.

TAULUKKO 6. Edullisin huolitsija eri lähetyksille

	65 kg	150 kg	250 kg	500 kg
Pietari	N	J	M	M
Moskova	N	M	M	M

Taulukosta on nähtävissä, että huolitsija M on hallitsevasti edullisin. Huolitsija N on kuitenkin edullisin pienikokoiselle lähetykselle, ja huolitsija J on edullisin Pietariin toimitettavalle 150 kg:n lähetykselle. Kokonaisuudessaan J:n ja N:n kuljetushintojen ero verrattuna halvimpiin hintoihin vaihtelee lähetyskoittain. J suoriutuu melko hyvin Pietariin toimitettavien lähetysten vertailussa, muttei suoriudu Moskovaan toimitettavien lähetysten vertailussa. N:n hinnat eivät kilpaile edullisen hinnan kanssa suuressa painoluokassa. M:n kuljetushintojen ero N:n ja J:n kuljetushintoihin verrattuna ei ole kovinkaan suuri. Mahdollisesti jatkossa case-yritys voisi saada hintaa laskettua hieman alas, esimerkiksi uuden tarjouspyyntökierroksen yhteydessä. Näin olleen case-yritystä voidaan suositella keskittämään kuljetus- ja huolintapalveluita ovelta ovelle -lentokuljetuksessa huolitsija M:lle.

4.4 Johtopäätökset

Tutkimuksen tulosten perusteella kuljetus- ja huolintapalveluiden keskittäminen kahdelle eri huolitsijalle on hyvin mahdollista. Huolitsija C voi hoitaa autokuljetuksia ja huolitsija M lentokuljetuksia.

Autokuljetusten kohdalta selvästi erottui joukosta huolitsija C. Huolitsija C oli edullisin täyskuormien toimituksissa sekä Pietariin että Moskovaan. Huolitsija A

myös suoriutui vertailussa melko hyvin, minkä takia case-yritys voi tarvittaessa varautua A:n palveluihin. Sekä C:n että A:n kuljetusajat ovat myös sopivia: kuljetusaika Pietariin on 3-4 päivää ja Moskovaan 4-5 päivää. Case yrityksen tulee kuitenkin muistaa, että molemmat huolitsijat ovat Venäjällä toimivia yrityksiä. Monissa tapauksissa kuljetuskalusto lähtee Venäjältä, minkä takia erittäin kiireelliset kuljetustilaukset eivät välttämättä onnistu.

Case-yrityksen tulee pyrkiä toimittamaan lohituotteita suurempina erinä, sillä tarjouksia osakuormille ei saatu. Lohituotteiden osakuormien toimittaminen ongelmallisuutta selittää kalatuotteiden ja muiden elintarvikkeiden yhteenkuormauksen mahdottomuus, sillä elintarvikkeiden eri tuotekategorioille asetetut lämpötilavaatimukset poikkeavat toisistaan. Lisäksi voimakastuoksuiset lohituotteet estävät muun kuorman kuljettamista samassa autossa.

Ovelta ovelle -lentokuljetusten kohdalta huolitsija M on edullisin viidessä lähetyскоossa. Kolmessa muussa lähetyскоossa M:n kuljetushintojen ero verrattuna edullisimpiin hintoihin ei ole suuri, joten jos case-yrityksellä on tarve lentorahdille, se voi kääntyä huolitsija M:n puolelle. Luvussa 3.1. todettiin, että kokonaisuudessaan lentokuljetuksena viedyn tavarankuljetuskustannukset ovat erittäin suuria. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että lohituotteiden hinta/kilo autokuljetuksessa on muutaman kerran edullisempi kuin hinta/kilo lentokuljetuksessa. Lisäksi lentokuljetuksena toimitettava tavara saapuu määränpäähän vain kaksi päivää nopeammin kuin autokuljetuksena toimitettava tavara. Tämän takia on suositeltavaa, että case-yritys harkitsee lentokuljetuksen käyttöä tilauskohtaisesti ja toimittaa lentoteitse vain erittäin kiireellisiä lähetyksiä.

Kuten luvussa 2.1.1 todettiin, kokonaisuudessa kuljetus- ja huolintapalvelujen keskittäminen voi olla hyvin kannattava case-yritykselle. Kuljetusten järjestämiseen tarvittava aika vähenee, mikä säästää case-yrityksen resursseja. Lisäksi kuljetus- ja huolintapalveluiden keskittäminen antaa mahdollisuuden luoda syvä työsuhte huolitsijan kanssa, mikä on erityisen tärkeää helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetuksissa ja edistää kylmäketjun toimivuutta. Lisäksi toimivien työsuhteiden seurauksena voidaan tarjota venäläiselle asiakkaalle parempaa palvelua ja varautua Venäjän kaupassa esiintyviin riskeihin.

DAP-toimitusehdon mukaan case-yritys maksaa kaikki kustannukset, kunnes tavara on toimitettu nimitettyyn määräpaikkaan, ja purkaukustannukset, jos ne kuuluvat myyjälle kuljetussopimuksen perusteella. Tämän takia case-yrityksen tulee maksaa kaikki kustannukset lastaus-, tullaus- ja purkausajan ylittämisestä. Autokuljetusten kohdalla C:n perimät maksut lastaus-, tullaus- ja purkausajan ylittämisestä olivat alhaisempien hintojen joukossa. Lentokuljetusten kohdalla M:n perimät maksut vapaa-ajan ylittämisestä ovat korkeita. Riippumatta kuljetusmuodosta kuljetuskustannusten minimoimiseksi case-yrityksen tulee koordinoita lohituotteiden lastauksia Kalayhtiö X:n varaston kanssa ja purkauksia ostajan kanssa. Vaikka DAP-toimitusehdon puitteissa tullaus tapahtuu venäläisen ostajan toimesta, case-yritys voisi myös tehostaa tullausprosessia esimerkiksi antamalla ostajalle hyvissä ajoin kaikki tiedot ja tarvittavat asiakirjat tullausta varten. Näin olisi mahdollista edistää kuljetuksen sujuvaa kulkua ja välttää ylimääräisiä kuljetuskustannuksia.

Huolitsijan valinta pelkän kuljetustarjouksen perusteella osoittautui vaikeaksi tehtäväksi. Vaikka tarjouspyyntö oli pyritty laatimaan huolella ja huolitsijat osasivat vastata siihen melko hyvin, tarjousten läpikäyminen ja suositusten antaminen vei paljon aikaa. Kaikki kuljetuspalveluiden keskittämisen suositukset on annettu vain kuljetushinnan ja toimitusajan perusteella. Tarkasteluun ei ollut otettu muita huolitsijaan valintaan vaikuttavia tekijöitä, kuten tuotettavan palvelun tasoa. Tutkimuksen tuloksissa ilmeni suuria eroja huolitsijoiden hinnoittelussa. Sekä autokuljetusten että ovelta ovelle -lentokuljetusten kohdalta oli huolitsijoita, jotka eivät suoriutuneet vertailussa. Kuljetushintojen erojen voidaan olettaa jonkin verran aiheutuvan tarjoavan palvelun tasosta. Palvelun tason merkitys erityisesti korostuu Venäjän kaupassa, johon liittyy epävarmuutta tullilainsäädännöstä sekä monenlaisia haasteita ja riskejä. Tämän takia jatkossa olisi hyödyllistä verrata huolitsijoiden palvelutasoa ja sen vaikutusta hinnoitteluun. Jatkotutkimusaiheena olisi myös tärkeää selvittää, millaisia lisäkustannuksia case-yritykselle tuovat Venäjän vaatimat lisävarusteet TIR-kuljetuksille.

Tutkimus oli case-yritykselle hyödyllinen. Tutkimuksen aikana case-yritykselle selkiintyi lohituotteiden vientiprosessi autokuljetuksin ja lentokuljetuksin sekä näihin kuljetuksiin tarvittavat asiakirjat. Case-yritykselle oli löydetty edulliset huolitsijat, jotka voisivat jatkossa hoitaa lohituotteiden toimituksia Ruotsista Ve-

näjälle. Lisäksi tutkimuksessa saatiin ylittäviäkin tuloksia, kuten esimerkiksi vaikeus toimittaa osakuormia.

4.5 Tutkimuksen arviointi

Tutkimuksen luotettavuuden arvioinnissa tarkastellaan tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia. Reliabiliteetti tarkoittaa mittausvirheettömyyttä ja validiteetti pätevyyttä. Tutkimuksen tulosten kannalta on oleellista, että tutkimustulokset eivät ole sattumavaraaisia eli ovat reliaabeleita. Lisäksi on tärkeätä, että tutkimusmenetelmät mittaavat juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata, eli tutkimustulokset ovat valideja. (Hirsjärvi ym. 2007, 226.)

Tutkimuksen reliabiliteettia voidaan pitää hyvänä. Tutkimukseen otetut huolitsijat ei ollut valittu sattumavaraaisesti vaan niiden löytämiseksi toteutettiin kattava etsintäprosessi. Valitut 14 huolitsijaa eri maista edustaa hyvin yrityksiä, jotka voivat hoitaa lämpötilahallittavia kuljetuksia Venäjälle ja kuljetuksiin tarvittavaa paperityötä. Tutkimuksen reliabiliteetti taattiin sillä, että huolitsijoiden väärinkäsityksiä tarvittavasta huolintapalvelusta vältettiin suoralla yhteydenotolla huolitsijoihin. Lisäksi tarjouspyyntö oli selkeä ja siihen oli sisällytetty yksityiskohtaiset tiedot kuljetuksesta ja kuljetettavasta tavarasta. Saatujen tarjousten oikeellisuutta tukivat myös huolitsijoiden haastattelut. Tutkimuksen reliabiliteettia varmistettiin myös aineiston huolellisella ja tarkalla analysoinnilla. Maantierahtia tarjoavien huolitsijoiden haastatteluissa saatiin myös tiedot siitä, miksi lohituotteiden osakuormien toimitus ei ole mahdollinen. Haastateltavat olivat huolinta-alan ammattilaisia, ja huolitsijoiden vastaukset alkoivat vähitellen toistaa itseään. Tämä viittaa siihen, että huolitsijoiden määrä oli riittävä ja heiltä saatuja tietoja voidaan pitää luotettavina.

Tutkimuksen validiteetti varmistettiin kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen lähestymistavan yhdistelmällä. Käyttäen valittuja menetelmiä tutkimuksessa selvitettiin sitä, mitä oli tarkoitus selvittää. Koska tutkimuksessa saatiin vastaukset tutkittavaan ongelmaan, validiteettia voidaan myös pitää hyvänä.

5 YHTEENVETO

Koska vientiyrityksen kuljetuskustannukset ovat korkeita sekä helposti pilaantuvien lohituotteiden kuljetus on mutkikas ja vaatii erityistä kuljetusjärjestelyä ja osaamista, on suositeltavaa käyttää kuljetuksissa ammattitaitoista huolitsijaa. Työn tarkoituksena oli vertailla maantierahtia ja ovelta ovelle -lentorahtia tarjoavien huolitsijoiden kuljetushintoja lohituotteiden vientitoimituksissa Ruotsista Venäjälle. Saadun vertailuaineiston pohjalta case-yritykselle valittiin edulliset huolitsijat ja kartoitettiin mahdollisuutta keskittää huolintapalvelujen osto muutamalle huolitsijalle riippuen kuljetusmuodosta. Tutkimuksen osatavoitteena oli kuvailla tarvittavia kuljetusasiakirjoja viennissä Venäjälle sekä selvittää asiakirjojen laadinnasta aiheutuvia kustannuksia.

Tutkimuksen viitekehyksessä käytiin läpi vientitoimituksiin liittyviä asioita, kuten logistiikkapalveluja, niiden hankintaa huolitsijalta sekä huolitsijoita logistiikkapalvelujen tarjoajina. Koska kyseessä oli lohituotteiden toimituksia Venäjälle, teoreettisessa osuudessa tarkasteltiin myös lämpötilasäädelyjä kansainvälisiä auto- ja lentokuljetuksia, kuljetuksessa vaatimia asiakirjoja, vientikuljetuksen vaiheita, kuljetuskustannusten muodostumista sekä Incoterms 2010 - toimituslusekkeita erityisesti keskittyen DAP-toimitusehtoon. Viitekehys antoi kattavan pohjan varsinaiselle tutkimukselle.

Työn empiirinen osuus kostuu case-yritykselle tehdystä tutkimuksesta, joka toteutettiin kesän 2013 aikana. Tutkimuksessa olivat mukana suomalaiset, ruotsalaiset, venäläiset ja kansainväliset huolitsijat. Tutkimuksen kohteeksi valittiin 14 huolitsijaa: yhdeksän maantierahtia tarjoavaa huolitsijaa, joista kaksi pystyi tarjoamaan myös lentorahtia, sekä viisi lentorahtia tarjoavaa huolitsijaa. Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen lähestymistavan yhdistelmää. Tutkimusaineisto koottiin huolitsijoille lähetettyyn tarjouspyyntöön saaduista tarjouksista ja huolitsijoiden puhelinhaastattelujen aikana saaduista tiedoista. Saatujen tietojen pohjalta tehtiin vertailuaineisto, jossa tarjoushinnat verrattiin edullisempaan hintaan. Näin saatiin selville huolitsijoiden edullisuusjärjestys ja hintaerojen suuruusprosentti.

Tutkimuksen tuloksena täyskuormien autokuljetusten osalta huolitsija C oli edullisin ja kuljetusajoiltaan sopiva. Huolitsija A myös suoriutui vertailussa melko hyvin, joten tarvittaessa case-yritys voi kääntyä A:n puolelle.

Tutkimuksessa mukana olleet huolitsijat eivät pystyneet tarjoamaan rahtia osakuormille. Lohituotteiden ja muiden elintarvikkeiden yhteiskuljetus ei ole mahdollinen, sillä eri tuoteryhmien kuljetuksessa kuljetuslämpötila ei säily vaatimusten mukaisena. Lisäksi lohituotteiden haju voi helposti siirtyä muihin tuotteisiin, mikä myös estää kalatuotteiden yhteiskuljettamista muiden elintarvikkeiden kanssa. Yleisesti ottaen osakuormien kuljetuksen ongelmana on myös se, että eri lähetysten yhdistelemiseen voi mennä pitkäkin aikaa, minkä takia helposti pilaantuvia lohituotteita ei ehditä kuljettaa Venäjälle hyvissä ajoin ennen parasta ennen -päiväyksen umpeutumista. Tämän seurauksena on suositeltava toimittaa lohituotteita suurempina erinä eli kuljettaa täyskuormia.

Lentokuljetusten osalta huolinta- ja kuljetuspalvelut voidaan suositella keskitettäväksi huolitsija M:lle. M oli edullisin viidessä lähetyskoossa. M:n hintaerot edullimpien huolitsijoiden kuljetushintoihin verrattuina eivät ole suuria kolmessa muussa lähetyskoossa. Case-yrityksen tulee kuitenkin muistaa, että lohituotteiden hinta/kilo lentokuljetuksessa on monikertainen verrattuna kilohintaan autokuljetuksessa. Tämän takia lentorahti suositellaan käytettäväksi vain erityisen kiireellisissä lähetyksissä.

Tutkimuksessa selvitettiin auto- ja lentokuljetuksiin tarvittavia asiakirjoja sekä maksuja kuljetusasiakirjojen laadinnasta. Työn liitteissä on esitetty auto- ja lentokuljetuksiin Venäjälle tarvittavat asiakirjat. Esitetyt asiakirjat ovat kauppalasku, pakkauslista, vienti-ilmoitus, autokuljetuksessa tarvittava CMR-rahtikirja ja TIR-carnet sekä lentokuljetuksessa tarvittava AWB-rahtikirja. Asiakirjojen laadinnasta aiheutuvat kustannukset huomioitiin kuljetushintojen vertailussa lisäämällä maksut asiakirjoista perusrahtiin ja muihin ilmoitettuihin hintalisiin.

Venäjälle kuljetuksia hoitavat huolitsijat olivat melko harvassa, sillä Venäjän kauppiaan liittyy paljon hyvin erilaisia haasteita, joista merkittävin on tullilainsäädännön vaikeus ja monimutkaisuus. On suositeltava tehdä syvää yhteistyötä valitun huolitsijan kanssa ja pyrkiä pitkäaikaisiin asiakassuhteisiin, sillä näin on mah-

dollista varmistaa lämpötilasäädelyjen kuljetusten toimivuutta haastavassa kaupassa Venäjän kanssa.

Huolitsijat perii lisämaksut lastaus-, tullaus- ja purkausajan ylittämisestä. Kuljetuskustannusten minimoimiseksi case-yrityksen tulee koordinoida lohituotteiden laivauksia Ruotsin varaston kanssa ja purkauksia venäläisen ostajan kanssa. Tekemällä jatkuvaa yhteistyötä tullausagentin kanssa olisi myös mahdollista edistää tullauksen sujuvaa kulkua ja täten välttää ylimääräisiä kustannuksia.

LÄHTEET

Painetut lähteet

Bloomberg, D., LeMay, S. & Hanna, J. 2002. Logistics. New Jersey: Pearson Education International.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. osin uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Hokkanen, S., Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2004. Logistisen ajattelun perusteet. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisu 38.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2010. Vantaa: Suomen Spedservice Oy.

ICC (International Chamber of Commerce). 2010. Incoterms 2010. Helsinki: ICC Palvelu Oy.

Iloranta, K. & Pajunen-Muhonen, H. 2012. Hankintojen johtaminen. Ostamisesta toimittajamarkkinoiden hallintaan. 3. uudistettu painos. Helsinki: Tietosanoma Oy.

Karhunen J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerus Oy.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2008. Kuljetukset ja varastointi: järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. 2. painos. Helsinki: Suomen logistiikkayhdistys ry.

Karrus, K. 2001. Logistiikka. 3. uudistettu painos. Helsinki: WSOY.

Kuljettajan käsikirja. 2011. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry.

Kuorma-autolla ulkomaille. 2011. SKAL suoritealat ry.

Laivauskäsikirja. 2013. Helsinki: Finpro ry.

Pastinen, L., Mäntynen, J. & Koskinen, L. 2003. Kaupan ja teollisuuden logistiikka. Opetusministe 34. Tampereen teknillinen yliopisto.

Pehkonen, E. 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. 1. painos. Porvoo: WS Bookwell Oy.

Vientikaupan asiakirjat. 2006. 30. uusittu painos. Helsinki: Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus Fintra ja Multiprint Oy.

Vientiopas. 2006. Fintra-sarjan julkaisu nro 19. 13. uusittu painos. Helsinki: Kansainvälisen kaupan koulutuskeskus Fintra ja Multikustannus Oy.

Elektroniset lähteet

About Skellefteå airport. 2013. Skellefteå airport [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://skellefteairport.se/en/about-skelleftea-airport/>

Beweship. 2013. Kansainvälisten kuljetusten yleiset kuljetusehdot [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.beweship.com/uploads/pdf/Kansainvalistenkuljetustenyleisetkuljetusehdot_merilentohuolinta20.5.2010.pdf

DAP. 2013. Logistiikan maailma [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/DAP>

DHL. 2013. Rahdin polttoainelisä [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.dhl.fi/fi/logistics/asiakasinfo/ohjeet_ja_lisaveloitukset/dhl_polttoaineliset.html#.UgkhU6X8T44

DSV. 2010. Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www1.dsv.com/irj/go/km/docs/documents/DSV_DFDS%20Transport/Integra-ted%20Internet/External%20Web%20Site%20Repository/FI/FI/Hyvä%20tietää/DSV%20Road%20-%20KULJETUSEHDOT_010210.pdf

Elintarvikkeiden maakuljetukset. 2013. Evira [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus+ja+myynti/kuljetus+ja+logistiikka/kansainvaliset+kuljetukset/maakuljetukset/>

Frost & Sullivan. 2003. Fourth Party Logistics Market: A European Perspective [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <https://www.frost.com/sublib/display-market-insight.do?id=8341069>

Googlemaps. 2013. Google [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <https://maps.google.com>

Horoshie perspektivy Rossiyskogo rynka ryby i moreproduktov. 2013. Internet - gazeta [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.holodilshchik.ru/index_holodilshchik_issue_12_2007_Fish_Seafood.htm

Import ryby v Rossijy v 2012 godu: struktura i dinamika. 2013. Statistika VED [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://ved-stat.ru/pub/96-fishimport2012>

IRU. 2013. The Association of International Road Transport Carriers (ASMAP) [viitattu 30.08.2013]. Saatavissa: http://www.iru.org/en_events_2005_bbcaravan_moscow

Itella. 2013. Polttoainelisä [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.itella.fi/hinnatjaohjeet/hinnatjamaksutavat/polttoainelisa.html>

Jalanka, J., Salmenkari, R. & Winqvist, B. 2003. Logistiikan ulkoistaminen: käsikirja ulkoistamisprosessista [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.logy.fi/liitetiedostot/Logistiikanulkoistaminen.pdf>

Kaukokiito. 2013. Palvelumaksut ja rahditusperusteet [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://kaukokiito.fi/static/fi/Palvelumaksut_ja_rahditusperusteet_1_1_2013.pdf

Kauppalehti. 2013. SKAL: Venäjän TIR-lähtö sotkisi rajaliikenteen [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.kauppalehti.fi/etusivu/skal+venajan+tir-lahto+sotkisi+rajaliikenteen/201308485301>

Kiitolinja. 2013. Kiitolinjan polttoainelisä [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.kiitolinja.fi/log-ki-fi/start/polttoaineliset.html>

Kuljetukset - hygieniää ja tautivaaran vähentäminen. 2013. Akvaattisen patobiologian laboratorio [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

<http://web.abo.fi/instut/fisk/Fin/Odling/transport.htm>

Kuljetus Kovalainen. 2013. Hinnan perustana kilometrit, tilavuus, paino tai pituus [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

<http://www.kuljetuskovalainen.com/tilaukset/rahditusperusteet.html>

Lentorahti - kustannusvaikuttajat ja -suoritteet. 2013. Logistiikan maailma [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_kustannusvaikuttajat_ja_-_suoritteet

Logistiikkakustannukset. 2013. Elinekeinoelämän keskusliitto [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.ek.fi/ek/fi/liikenne_ym/liikenne/logistiikkakustannukset.php

Lämpötilojen tarkkailu. 2013. Opetushallitus [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

<http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/purtavaapuhtaasti/lampotilataulukko.htm>

Maantiekuljetukset-hinnoittelu. 2013. Logistiikan maailma [viitattu 10.08.2013].

Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_-_hinnoittelu

Mirasela Oy. 2013. Merikuljetuskonttien mitat [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.mirasela.fi/konttien_mitat.html

Nekotorye fakty po importu ryby v Rossiyu. 2012. Fish Industry [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.fishindustry.net/foreign-markets/2639-nekotorye-fakty-importa-ryby-v-rossiyu.html>

Nyman, R. 2013. Kuljetusoikeus ja rahdinkuljettajan vastuu tiekuljetuksissa.

Suomen säiliöautoliitto ry [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.skaf.fi/files/1128/kuljoik2006SAL_ry_pdf.pdf

Perlman, Y., Raz, T. & Moshka, L. 2009. Key factors in selecting a freight forwarding company. The open transportation journal. 3/2009. 29–34 [viitattu

10.08.2013]. Saatavissa:

<http://www.benthamscience.com/open/totj/article/V003/29TOTJ.pdf>

Potreblenie ryby v RF priblizhaetsya k pokazatelyam Yaponii. 2013. IA Regnum [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.regnum.ru/news/1557029.html>

Proizvodstvo i realizatsiya rybnoi produktsii. 2013. SanPiN 2.3.4.050-96 [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.polisept.com/sanpini/sanpin/12.html>

Rekalla Venäjällä: tietoa raskaan kaluston kuljettajille. 2013. Asmap, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ulkoasianministeriö, Sisäasiainministeriö, Poliisi, Liikenneturvallisuusvirasto, Liikennevirasto, SKAL, Liikenneturva & Liikennevakuutuskeskus [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/docs/fi/964902_DLFE-11199.pdf

Sertifikatsiya ryby. 2013. IA Kolyma Inform [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.fish.goldkolyma.ru/index.php?newsid=22>

Solakivi, T., Ojala, L., Lorents, H., Laari, S. & Töyli, J. 2012. Logistiikkaselvitys 2012. Liikenne- ja viestintäministeriö [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/docs/fi/1986562_DLFE-15768.pdf

Stadii perevozki gruza. 2013. Gruzim.ru [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://gruzim.ru/stadii_perevozki_gruza.html

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2012. Ennakointi tärkeää Venäjän logistikkassa [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.svkk.fi/uutishuone/muita_uutisia?40_m=14327

Suomen kuljetusopas. 2013. Oppaat verkossa [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/yleistietoa/>

Taloussanomat. 2012. Venäjän kaupan pahin este on tullaus [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/ihmiset/2012/05/09/venajan-kaupan-pahin-este-on-tullaus/201229037/137>

Tamozhennoe oformlenie i rastamozhka gruzov. 2013. So Trans [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://so-trans.ru/topmenu/tamojen/>

Tavaroiden pakkaaminen kuormalavalle. 2013. TNT [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.tnt.com/express/fi_fi/site/home/ohjeita_lahettamiseen/lahetysasiakirjat_ja_pakkaaminen/hyodyllisia_pakkaamisvinkkejakuormalavat.html

Tipovaya forma transportnoy nakladnoi. 2013. Spegat [viitattu 10.08.2013].

Saatavissa:

http://spegat.com/techndoc/docs/3.Spravoch_info_h_009_Prilozh_8_Zapolnenie_CMR.pdf

TIR-käsikirja. 2010. Yhdityneet kansakunnat [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/kasikirjat/tir/tir_2011.pdf

TNT. 2013. Polttoainelisa [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.tnt.com/express/fi_fi/site/home/ohjeita_lahettamiseen/kuljetushintaan_vaikuttavat_lisat/polttoainelisa.html

Trading across borders. 2013. The World Bank [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

<http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>

Tulli. 2013. Mitä on vienti? [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/>

United Nations layout key for trade documents. 2002. United Nations [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr_270.pdf

Upakovochnyy list. 2013. Kama express [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa:

http://www.kama-express.ru/packing_list

Valuuttakurssit. 2013. Danske Bank [viitattu 6.08.2013]. Saatavissa:

<http://www.danskebank.fi/fi-fi/Henkiloasiakkaat/Paivittaiset-raha-asiat/Matkavaluutta/Pages/Valuuttakurssit.aspx#>

Vientilaitokseksi hyväksyminen. 2013. Evira [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/tuonti+ja+vienti/vienti+eu+n+ulkopuol+elle/vientimaat/venaja/vientilaitokseksi+hyvaksyminen>

Viktor EK. 2013. Laivauksen ABC [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: <http://www.victorek.fi/logistiikka/laivauksen-abc/>

Väisänen, H-M. & Särkkä-Tirkkonen, M. 2008. Elintarvikkeiden logistiikka maanteitse Suomesta Pietariin. Mikkeli: Mikkelin ammattikorkeakoulu [viitattu 10.08.2013]. Saatavissa: http://www.mamk.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/mamk/embeds/mamkwwwstructure/14286_1221-LOGISTIIKKAOPAS-9-1-2008.pdf

Yleisradio Oy. 2013. SKAL: Venäjä siirsi jälleen TIR-lisävaluuksien alkamisaikaa [viitattu 30.08.2013]. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/skal_venaja_siirsi_jalleen_tir-lisavakuuksien_alkamisaikaa/6814515

Suulliset lähteet

Huolitsija A. 2013. Haastattelu 2.8.2013.

Huolitsija B. 2013. Haastattelu 2.8.2013.

Huolitsija C. 2013. Haastattelu 5.8.2013.

Huolitsija D. 2013. Haastattelu 6.8.2013.

Huolitsija E. 2013. Haastattelu 2.8.2013.

Huolitsija F. 2013. Haastattelu 2.8.2013.

Huolitsija G. 2013. Haastattelu 6.8.2013.

Huolitsija H. 2013. Haastattelu 5.8.2013.

Huolitsija I. 2013. Haastattelu 5.8.2013.

Huolitsija J. 2013. Haastattelu 6.8.2013.

Huolitsija K. 2013. Haastattelu 6.8.2013.

Huolitsija L. 2013. Haastattelu 6.8.2013.

Huolitsija M. 2013. Haastattelu 5.8.2013.

Huolitsija N. 2013. Haastattelu 5.8.2013.

Senko, S. 2013. Ennakkoilmoittaminen. Seminaari Venäjän tullin ajankohtaisista asioista Tullin asiakkaille. Seminaarin puheenvuoro. 13.2.2013

LIITTEET

LIITE 1

Maantiekuljetuksen kalustotyyppit Venäjän liikenteessä:

a) kaksiakselinen kuorma-auto; b) kolmiakselinen kuorma-auto; c) puoliperävaunuyhdistelmä; d) kevyt kuorma-auto



a)



b)



c)



d)

GENERAL SUPPLIES COMPANY LTD.
NORTHBURY

INVOICE
Invoice date

Invoice No.

Our order date

Our order No.

Your order date

Your order No.

Consignee

Buyer (if other than consignee)

Notify address

Country of origin

Country of destination

Domestic carriage by

from

Terms of delivery

Pre-carriage by

from

Time of delivery

Main-carriage by

Port of loading

Terms of payment

On-carriage from

Final destination

Insurance value

Shipping marks, container Nr.		Number and kind of packages: goods description	Commodity No.	Quantity	Value
				Gross weight	Cube
Quantity ordered	Item/Art. No.	Article	Quantity delivered	Unit price	Total amount
			Costs	Included above	Not incl. above
			Packing		
			Freight		
			Insurance		
			Total invoice amount		

Certified true and correct

UN/EDCE 06-02-01 GR/bir form_330.ppt6.5

330

Mailing address	Office address	Telephone number	Fax address	Banking Account	Postal Account
POB 1123 Northbury	Main Street 12	+123 456 789	+789123 669	12-3456	1234

[illegible]

TOTAL:

Shippers Name and Address		Shippers Account Number		Not Negotiable Air Waybill Issued by										
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER, UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.										
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information										
Agent's IATA Code		Account No.												
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing														
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	To	By	Currency	CHGS Code	WT/VAL PPD	COLL	Other PPD	COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use only		Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".				
Handling Information														
														SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total			Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)					
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges								
Valuation Charge														
Tax														
Total Other Charges Due Agent						Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.								
Total Other Charges Due Carrier														
Total Prepaid			Total Collect			Signature of Shipper or his Agent								
Currency Conversion Rates			CC Charges in Dest. Currency			Executed on _____ (Date) at _____ (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent								
For Carriers Use only at Destination			Charges at Destination											

 CASS. BELUX

Le texte français du présent document est tenu à la disposition de la clientèle dans les bureaux du transporteur.

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

De Nederlandse tekst van onderhavig document is ter beschikking van de cliënten in de kantoren van de vervoerder.

LIITE 6


TULLI
 TULL-CUSTOMS

LUOVUTUSPÄÄTÖS

1 (1)

Viejä		Tunnus		Ilmoitus		T.erien määrä		Kollimäärä		Luovutuspäivä	
				Tapahtumatunnus						Vientipäivä	
				MRN						Laatimispaiva	
Vastaanottaja		Tunniste		Viite						Lähetysmaa	
				Lisäviite						Vientimaa	
				Sijaintipaikka				Lastauspaikka			
Edustaja		Tunnus		Ilmoitettu poistumispaikka							
				Edustaja		Kontti		Kokon. bruttopaino		Varaston tunnus	
Toimitusehto				Kaup. luonne							
Sisämaan kuljetusmuoto ja kuljetusvälineen tunnus lähettäessä				Seuraava asiakirja							
Kuljetusmuoto rajalla, aktiivisen kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus				Seuraavan asiakirjan numero ja päiväys							
Koko tapahtuman asiakirjat ja lisätiedot											
Tulliselvitettävän erän liiteasiakirjat											
Tulliselvitettävän erän erityismaininnan koodit											
30400 RET.EXP. Poistumisen vahvistus											
FIXFP Kauppalaskun valuutta EUR											
Järj. nro	Taric-koodi ja lisäkoodit	Menettelyt	Bruttopaino	Nettopaino	Muu paljous ja laji	Tilastoarvo					
	Lähetysmaa	Määrämaa	UNDG								
Tavaraeraan liittyvät tiedot											
Kuvaus											
Pakkaustiedot											
Lisätietoja/-huomautuksia											
LIITE: Valitusosoitus											
Tullitoimipaikan yhteystiedot											
Tulli											
FI002002 Tullauskeskus, vienti											
PL 5											
FI - 00501 HELSINKI											
Puh. 020 690 617				Faksi 020 391 122							
Käsittelijä											

[illegible]

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization _____	
For official use _____		4. Holder of the carnet (name, address and country) _____	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) _____		8. Documents attached to the manifest _____	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles _____	10. Number and type of packages or articles; description of goods _____	11. Gross weight in kg _____	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) _____
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office _____ 2. Customs office _____ 3. Customs office _____		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date _____ 15. Signature of holder or agent _____	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 10px auto;"></div>
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact </div> <div> 20. Time-limit for transit _____ </div> </div>		21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____		<div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 10px auto;"></div>	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____ 2. Under No. _____ 3. Seals or identification marks applied _____ 4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact 5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 10px auto;"></div>	

Company X
Tatjana Manner
Street X
00000 Helsinki

Price Inquiry

5.7.2013

Forwarder X
Forwarder street
00000 Stockholm

Dear Sir,

We are a Finnish company that exports foodstuff to Russia. Kindly give us an offer of road transport and forwarding services in accordance with the next requirements:

Description of goods	Vacuum packed cold- and hot-smoked salmon, 200g-1,5kg/ package
Packing	Thermo styrox box with additional packing on EUR pallets
Weight of goods	Full truckload (20 000 kg)
Delivery term	DAP Saint-Petersburg, Incoterms 2010; DAP Moscow, Incoterms 2010
Frequency of transportation	6 trucks/ week
Location of cargo	Sweden, Skellefteå xxxxx
Destination of cargo	Russia, Saint-Petersburg xxxxx; Russia, Moscow xxxxx
Customs clearance office	Russia, Saint-Petersburg xxxxx; Russia, Moscow xxxxx
Thermo-transport	Thermo-transport is required (required controlled temperature 0-6°C)
Additional services	Include in your offer the price of export declaration, international waybill CMR, TIR and prior notification to Russian custom
Additional charges	Include in your offer thermo surcharge and fuel surcharge
Free time and demurrage	Indicate in the offer free time given for loading, customs procedures and unloading with demurrage charges after exceeding the free time
Time of delivery	To be indicated in the offer
Valid	Till 1.2.2014

Kindly send your offer till July 25, 2013. In case of additional questions please contact Tatjana Manner.

Yours Faithfully,
Tatjana Manner

Company X
Tatjana Manner
Street X
00000 Helsinki

Price Inquiry

5.7.2013

Forwarder X
Forwarder street
00000 Stockholm

Dear Sir,

We are a Finnish company that exports foodstuff to Russia. Kindly give us an offer of door-to-door air transport and forwarding services in accordance with the next requirements:

Description of goods	Vacuum packed cold- and hot-smoked salmon, 200g-1,5kg/ package
Shipping 1	65 kg, 60x45x41mm, thermo box
Shipping 2	150kg, 120x80x45mm, thermo styrox boxes EUR palletized
Shipping 3	250kg, 120x80x75mm, thermo styrox boxes EUR palletized
Shipping 4	500kg, 120x80x150mm, thermo styrox boxes EUR palletized
Delivery term	DAP Saint-Petersburg, Incoterms 2010; DAP Moscow, Incoterms 2010
Frequency of transportation	occasionally
Pick-up address	Sweden, Skellefteå xxxxx
Destination airport	Domodedovo, St.-Petersburg; Sheremetyevo, Moscow
Delivery address	Russia, Saint-Petersburg xxxxx; Russia, Moscow xxxxx
Customs clearance office	Russia, Saint-Petersburg xxxxx; Russia, Moscow xxxxx
Thermo-transport	Thermo-transport is required (required controlled temperature 0-6°C)
Additional services	Include in your offer the price of export declaration and AWB; pick-up and delivery service
Additional charges	Include in your offer fuel and security surcharge
Free time and demurrage	Indicate in the offer free time given for loading, customs procedures and unloading with demurrage charges after exceeding the free time

Time of delivery To be indicated in the offer

Valid Till 1.2.2014

Kindly send your offer till July 25, 2013. In case of additional questions please contact Tatjana Manner.

Yours Faithfully,
Tatjana Manner